BOLLETTINO UFFICIALE

n. 2
del 12 gennaio 2022

Anno LIX n. 2

Sommario Parte Prima Leggi, regolamenti e atti della Regione

Sommario Parte Terza Gare, avvisi e concorsi

Parte Prima Leggi, regolamenti e atti della Regione

22_2_1_1_ORD_PRES_AMB ENER_3-2021_1_TESTO

Ordinanza del Presidente della Regione 24 dicembre 2021, n. 3/2021/AMB

Discarica di rifiuti non pericolosi sita in Località "Pecol dei Lupi" in Comune di Cormons (GO). Misure straordinarie ed urgenti per garantire la tutela delle matrici ambientali e degli aspetti igienico-sanitari. Chiusura della discarica.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

D'INTESA CON

IL MINISTRO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

PREMESSO:

- che in data 05/12/2019 personale del NOE Carabinieri di Udine (acquisita agli atti con prot. 60867 del 20/12/2019), ritenendo violato il disposto di cui all'art. 29-quattuordecies, comma 1, del D.lgs. 152/2006, sottoponevano a sequestro la discarica di rifiuti non pericolosi sita in località "Pecol dei Lupi" in Comune di Cormons (GO) censita al F.M. 14 p.c. nr. 1681/1 avente superficie pari a 2265 mq; 1683/1 avente superficie pari a 1106 mq; 1683/2 avente superficie pari a 1141 mq; 1685/1 avente superficie pari a 4324 mq del C.C. Cormons;
- che con il medesimo verbale del 05/12/2019 veniva fatto obbligo al Custode giudiziale di custodire la cosa con la dovuta diligenza, di impedire che venisse in qualsiasi modo manomessa, di preservarla da ogni alterazione e tenerla a disposizione della Autorità Giudiziaria competente. Veniva ribadito altresì che qualsiasi accesso ai luoghi e/o adempimento avrebbe dovuto essere oggetto di apposita autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria;
- che il sequestro preventivo veniva convalidato con Decreto del Tribunale di Gorizia Sezione G.I.P./ G.U.P. Proc. Pen. Nr. 2682/19 R.G.N.R. e nr. 1735/19 R.G.G.I.P. del 13/12/2019;
- che con nota del 18/12/2019, riferita al fascicolo 2682/2019 R.G.N.R. (acquisita agli atti con prot. 60869 del 20/12/2019), la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gorizia dopo aver evidenziato che l'attuale urgenza risultava essere la gestione del percolato, riteneva necessario che venisse prodotto in termini brevissimi un provvedimento contingibile e urgente da parte della Regione ai sensi dell'art. 191, c. 1, del D.lgs. 152/2006;

CONSIDERATO che con la medesima nota della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gorizia del. 18/12/2019, riferita al fascicolo 2682/2019 R.G.N.R. (acquisita agli atti con prot. 60869 del 20/12/2019), affermava che a fronte del provvedimento contingibile e urgente da parte della regione Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'art. 191, comma 1, del D.lgs. 152/2006 la Procura stessa avrebbe adottato i conseguenti provvedimenti, così da scongiurare qualsiasi compromissione dell'ambiente, e nel contempo così da garantire anche i gestori del percolato di non incorrere in possibili sanzioni penali.

CONSIDERATO che sono state adottate, ai sensi dell'art. 191 D.lgs. 192/2006, le ordinanze n. 01/2019/ AMB, 02/2020/AMB, 01/2021/AMB e 02/2021/AMB;

CONSIDERATO che con provvedimento del GIP di data 16/03/2021, riferito al fascicolo 2682/2019 R.G.N.R., è stato nominato quale amministratore giudiziario dell'attività di discarica "Pecol dei lupi", amministrata da ISONTINA AMBIENTE s.r.l., il dott. Luigi Palumbo, iscritto all'Albo nazionale degli amministratori giudiziari, sezione esperti in gestione ambientale, con studio in Napoli, via Amerigo Vespucci, 9,

per i compiti ivi specificati;
RICHIAMATE:
- la circolare della Direzione Generale per i Rifiuti e l'Inquinamento del MATTM, prot. 0005982/RIN del 22/04/2016;
- le proprie precedenti ordinanze n. 01/2019/AMB, 02/2020/AMB, 01/2021/AMB e 02/2021/AMB;
VISTI:
- il Decreto della Provincia di Gorizia n. 31266/2009 del 30/12/2009 con il quale viene prorogata l'autorizzazione all'esercizio per l'anno 2010 della discarica denominata "Pecol dei Lupi" sita in territorio comunale di Cormons;
- il Piano di adeguamento presentato alla Provincia di Gorizia da IRIS Ambiente (all'epoca proprietaria dei terreni e gestore della discarica) al fine di adeguare i lotti 1 e 2 alle disposizioni del D.lgs. 36/2003;
- la Deliberazione di Giunta Provinciale n. 267/2009, con la quale la Provincia di Gorizia approvando il suddetto Piano, precisa che lo stesso costituisce Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) e rimanda ad un successivo atto l'autorizzazione definitiva all'esercizio della discarica, previa prestazione delle garanzie finanziarie e del certificato di collaudo;
- il certificato di collaudo redatto nel 2010 dal collaudatore incaricato dalla Giunta provinciale ai sensi del DPGR 01/1998, ing. Fulvio Finocchiaro, dal quale risulta che i lavori "[…] sono stati eseguiti come da progetto e che gli impianti, nel loro complesso, funzionano correttamente e risultano adeguati allo scopo per cui sono stati progettati e realizzati.";
- la sentenza del Consiglio di Stato n. 4176 del 30/06/2010;
- l'istanza di riesame dell'AIA presentata in data 28/11/2013 dalla Società Newco s.r.l., subentrata ad IRIS Ambiente (oggi Isontina Ambiente s.r.l.);
- il decreto del Direttore del Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico n. 2516 del 14/11/2014 che ritiene inammissibile l'istanza di riesame dell'AIA poiché la Deliberazione di Giunta Provinciale n. 267/2009 non poteva costituire AIA in quanto, ai sensi dell'allora vigente art. 20 della L.R. 25/2005, costituivano AIA il provvedimento di autorizzazione alla costruzione unitamente al provvedimento di autorizzazione all'esercizio del quale la Società non era in possesso;
- l'istanza di rinnovo dell'AIA presentata da Isontina Ambiente s.r.l. in data 20/06/2014, iscritta al prot. n. 18407 di medesima data;
- la nota STINQ prot. reg. n. 28388 del 15/10/2014 con la quale il Direttore del Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico ribadisce che, per poter dare avvio al procedimento di rilascio dell'AIA, chiede alla Società di trasmettere la documentazione comprovante la piena disponibilità delle aree;
- la sentenza del TAR del Friuli-Venezia Giulia n. 244/2014;
- la sentenza del Consiglio di Stato n. 5163/2015;
- il sopralluogo congiunto del 25/01/2017 presso l'impianto in esame, alla presenza di rappresentanti della Isontina Ambiente s.r.l., di ARPA FVG, della Regione FVG e del NOE di Udine;
- la sentenza Cassazione civile, sez. un., n. 29390/2018, depositata il 15/11/2018;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 2106 del 05/12/2019 con la quale, a fronte dell'acquisizione al patrimonio indisponibile regionale dell'area interessata dalla discarica denominata "Pecol dei Lupi", ne è stato concesso l'utilizzo alla Isontina Ambiente S.r.l. "al fine di garantirne il ripristino e la sicurezza ambientale, mediante l'attuazione della procedura di chiusura e di gestione post-operativa della discarica, per un periodo di anni 30 con decorrenza dalla sottoscrizione dell'atto di concessione";
- la relazione di servizio datata 15/12/2020, allegata alla nota ARPA FVG prot. n. 0037613/P/GEN/DS del 16/12/2020 nella quale si ritiene opportuno che l'azienda "predisponga e presenti un progetto che consenta di evitare, fin da subito e indipendentemente dall'esito della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA (SCR n. 1745/2020), l'accumulo di acque meteoriche nell'invaso del lotto 2."
CONSIDERATO:
- che dal 31/12/2010 la discarica non è in esercizio per quanto riguarda i conferimenti di rifiuti;
- che in data 09/01/2020, con nota iscritta al prot. n. 958, la Direzione centrale infrastrutture e territorio, Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e territorio, ha comunicato di avere svolto le formalità indicate agli artt. 5, 6, 7 e 8 del decreto n. 5864, del 28/11/2016, con il quale sono state acquisite le aree a favore di "Regione autonoma Friuli Venezia Giulia" occorse per l'ampliamento della discarica di Pecol dei Lupi in Comune di Cormons, come di seguito riepilogate:
- trasmissione decreto alla Corte dei Conti in data 06.12.2016;
- registrazione c/o Agenzia Entrate in data 16.12.2016;
- pubblicazione sul BUR n. 51 del. 21.12.2016;
- notificazione a mezzo atti processuali civili in data 29.12.2016;
- deposito somme integrative indennità in data 08.05.2019;
- domanda di voltura catasto in data 04.07.2019;
- decreto di intavolazione del 01.10.2019.

- che la Regione Friuli-Venezia Giulia ha concesso con delibera della Giunta Regionale n. 2016 del 5 dicembre 2019 ad Isontina Ambiente s.r.l. l'utilizzo di alcune aree ove sorge la discarica; la concessione trentennale è stata perfezionata nei primi mesi del 2020 a seguito di nulla osta della Procura della Repubblica di Gorizia;
- che la validità e l'efficacia dell'atto di concessione delle aree ad Isontina Ambiente s.r.l. sono subordinate all'ottenimento e al mantenimento per l'intera durata della concessione di tutte le autorizzazioni previste dalla legge;

AVUTO RIGUARDO all'esigenza di mantenere la tutela dell'ambiente, proseguendo nelle attività oggetto delle precedenti ordinanze n. 01/2019/AMB, 02/2020/AMB, 01/2021/AMB e 02/2021/AMB, alla luce di quanto confermato dagli organi tecnici nell'ambito delle rispettive competenze:
- ARPA FVG, nota prot. n. 33899/P/GEN/GO del 28/10/2021:
- "Si ritiene quindi importante [...] che venga proseguita la gestione delineata dalle "misure contingibili ed urgenti" espresse nell'Ordinanza del Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia nel 2019."
- ASUGI, nota del 09/12/2021 pervenuta in medesima data:
- "[...] si ribadisce l'importanza della corretta gestione del percolato e delle relative attività previste, almeno fino alla realizzazione della copertura dell'ultimo lotto, onde evitare conseguenze ambientali e/o sanitarie."

RITENUTO:
- che continua ad essere necessaria l'effettuazione delle operazioni di presidio ambientale di seguito esplicitate:
- aspirazione del percolato presente all'interno del sito e avvio dello stesso, previo eventuale accumulo in silo, con frequenza idonea ad assicurare il contenimento entro valori cautelativi del battente idraulico nel corpo discarica, a trattamento presso impianti esterni autorizzati;
- effettuazione di campagne di prelievi ed analisi chimico-fisiche delle matrici ambientali da parte di tecnici incaricati (laboratori esterni ed ARPA) che richiedono un adeguato coordinamento, controllo e supporto da parte di un addetto qualificato;
- effettuazione di controlli e di manutenzioni ordinarie sulle dotazioni impiantistiche presenti, sui teli di copertura e sul verde;
- sorveglianza operativa sulle operazioni di cui agli alinea precedenti.
- di confermare, come già individuato nelle precedenti ordinanze nn. 1/2019/AMB, 2/2020/AMB, 01/2021/AMB e 02/AMB/2021 la società ISONTINA AMBIENTE S.R.L., e per essa l'amministratore giudiziario nominato, quale soggetto incaricato di svolgere le operazioni sopra indicate;

DATO ATTO altresì che come prescritto dall'art. 191, comma 1, del D.lgs. 152/2006, il presente atto sarà comunicato al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministro della salute, al Ministro delle attività produttive e all'AUSIR entro tre giorni dall'emissione;

TENUTO CONTO:
- che con provvedimento di data 05/12/2019, la discarica di Pecol dei Lupi, in Comune di Cormons è stata posta sotto sequestro con Decreto del Tribunale di Gorizia Sezione G.I.P./G.U.P. Proc. Pen. Nr. 2682/19 R.G.N.R. e nr. 1735/19 R.G.G.I.P. del 13/12/2019;
- che con ordinanza n. 01/2019/AMB del 20/12/2019, la Regione adottava le misure contingibili e urgenti di cui all'articolo 191 del D.lgs. 152/2006;
- con provvedimento del 24/12/2019 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gorizia autorizzava ISONTINA AMBIENT S.R.L. ad effettuare le attività di cui all'ordinanza n. 01/2019/AMB;
- che in data 10/03/2020, la Procura della Repubblica di Gorizia, sentito il GIP, esprimeva il proprio nulla osta alla sottoscrizione dell'atto concessorio tra Regione e ISONTINA AMBIENTE S.R.L. per l'utilizzo delle pp.cc. 1683/1 - 1683/2 - 1685/1 - 1681/1 - 1681/2 del FM 14 del C.C. di Cormons di complessivi mq. 8.932, censite tavolarmente in PT web 161 del C.C. di Cormons, alla società Isontina Ambiente S.r.l. p.IVA 01123290312, ai sensi della Legge regionale 11 agosto 2016, n. 14 art. 3 commi 59, 60, 61 al fine di garantire il ripristino e la sicurezza ambientale dell'area interessata dalla discarica denominata "Pecol dei Lupi", mediante l'attuazione della procedura di chiusura e di gestione post-operativa della discarica, per un periodo di anni 30 con decorrenza dalla sottoscrizione dell'atto di concessione;
- che in data 19/03/2020 veniva sottoscritto l'atto di concessione tra la Regione e ISONTINA AMBIENTE S.R.L. per l'utilizzo delle suddette particelle;
- che in data 09/04/2020 ISONTINA AMBIENTE s.r.l. presentava istanza di verifica assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale per il progetto riguardante la variante per la chiusura della discarica di Pecol dei Lupi, in Comune di Cormons;
- che in data 17/09/2021, con provvedimento del GIP del Tribunale di Gorizia, si disponeva che nel provvedimento del 13/12/2019, già corretto in data 18/12/2019, gli estremi catastali dei terreni sui quali insiste la discarica dovessero intendersi e leggersi riferiti ai nuovi estremi corretti: p.c. nn. 1688/1, 1684, 1687/1, 1682, 1683/3, 1686/1, 2293, 2294, 2295, 2291, 2292, 1683/1, 1683/2, 1685/1, 1681/1 e 1681/2;

- che con decreto n. 5219/AMB del 23/12/2020, in esito alla domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA presentata da ISONTINA AMBIENTE s.r.l. per il progetto riguardante la variante per la chiusura della discarica è stato stabilito che lo stesso era da assoggettare alla procedura di VIA di cui alla LR 43/1990 e D.lgs. 152/2006 ed è stato individuato il Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati quale autorità competente al rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale [PAUR] di cui all'art. 27-bis del d.lgs. 152/2006;
- che a seguito dell'emanazione del decreto n. 5119/AMB del 23/12/2020 non è pervenuta, da parte della società, alcuna istanza di PAUR riguardante il progetto sopramenzionato o istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA di una nuova ipotesi di variante al progetto di chiusura;

TENUTO CONTO, altresì che, nell'ambito del procedimento penale 2682/19 R.G.N.R. – 1735/19 R.G.Gip del Tribunale di Gorizia, con provvedimento di data 16/03/2021, nominava, quale amministratore giudiziario della discarica in sequestro, il dott. Luigi Palumbo;

CONSIDERATO:

- che agli atti della Regione l'unico progetto di chiusura della discarica approvato è quello di cui al provvedimento della Giunta provinciale di Gorizia n. 267/2009, adottato ai sensi del D.lgs. 36/2003 e del DPGR 01/1998, il quale era stato ritenuto dalla Conferenza Tecnica conforme ai requisiti tecnici del D.lgs. 36/2003 e coerente con gli obiettivi generali di tutela dell'ambiente e della salute umana;
- che qualunque altra ipotesi progettuale deve considerarsi – analogamente al progetto già oggetto di procedura di verifica della assoggettabilità alla VIA culminata nel decreto n. 5219/AMB del 23/12/2020 – quale variante ai sensi del dell'articolo 208, comma 19 del D.lgs. 152/2006 e degli articoli 20 e 17, comma 1 della L.R. 34/2017, al succitato piano di adeguamento approvato ai sensi del D.lgs. 36/2003 e, come tale, soggetta alle medesime procedure autorizzative.

CONSIDERATO:

- che con nota del 08/05/2021, iscritta al prot. n. 26882 del 11/05/2021, l'amministratore giudiziario chiedeva chiarimenti in ordine alle previsioni del progetto approvato con D.G.p. n. 267/2009 e chiedeva l'indizione di un tavolo tecnico in cui affrontare le tematiche connesse all'attuazione dello stesso;
- che con nota del 31/05/2021, iscritta al prot. n. 30555 di medesima data, veniva trasmesso alla Regione, all'amministratore giudiziario e alla società ISONTINA AMBIENTE SRL il provvedimento del 27/05/2021 del GIP del Tribunale di Gorizia, con il quale veniva disposto che "nel caso di sequestro d'azienda, l'amministratore giudiziario si affianca agli amministratori della società, spossessati di poteri gestionali, dovendo provvedere alla gestione ordinaria ed anche straordinaria dei beni aziendali rientranti nel ramo d'azienda di sua competenza […]"; e veniva previsto che l'amministratore giudiziario presentasse la relazione richiesta al fine di adempiere alle prescrizioni di cui al punto 3 dell'ordinanza n. 01/2021/AMB;
- che con nota del 30/05/2021, iscritta al prot. n. 30536 di medesima data, l'amministratore giudiziario trasmetteva la relazione, corredata da cronoprogramma, relativa agli interventi per l'eliminazione e la riduzione delle infiltrazioni di acqua meteorica nel corpo rifiuti del lotto 2, documentazione successivamente integrata con nota del 13/07/2021, iscritta al prot. n. 38874 del 14/07/2021, consentendo all'amministrazione regionale di concludere positivamente il procedimento amministrativo di cui al punto 3 dell'ordinanza n. 01/2021/AMB;

TENUTO CONTO:

- che con nota iscritta al prot. n. 34144 del 18/06/2021 l'amministratore giudiziario chiedeva il differimento del termine previsto al punto 2 dell'ordinanza n. 01/2021/AMB al fine di acquisire ulteriori dati tecnici sullo stato di fatto della discarica;
- che con nota prot. n. 35674 del 28/06/2021, la Regione concedeva all'amministratore giudiziario il differimento del termine di cui al punto 2 dell'ordinanza;
- che l'amministratore giudiziario non ha ancora presentato la documentazione richiesta al punto 2 dell'Ordinanza n. 01/2021/AMB;

RITENUTO necessario, al fine di definire le tempistiche circa l'avvio dei procedimenti concernenti la chiusura della discarica, avere evidenza delle fasi di attuazione del processo di chiusura della stessa, chiedere alla società (e per essa all'amministratore giudiziario), in aggiunta a quanto già prescritto con l'ordinanza n. 01/2021/AMB, la presentazione di un cronoprogramma delle attività d'indagine in situ, di approfondimento specialistico e di progettazione, sia in corso che di futuro avvio, finalizzate alla definizione degli interventi di chiusura, corredato da adeguata relazione esplicativa delle stesse;

ATTESO:

- che con nota del 18/11/2021, iscritta al prot. n. 63485 del 19/11/2021, l'amministratore giudiziario, dott. Luigi Palumbo, in difformità rispetto a quanto richiesto dal punto 2 dell'ordinanza n. 02/AMB/2021, trasmetteva il "cronoprogramma delle attività d'indagine" riguardante il solo progetto di copertura temporanea del lotto 2 e non il progetto di chiusura della discarica;
- che l'amministrazione regionale, al fine di valutarne la congruità e l'adeguatezza, come richiesto dall'ordinanza stessa, con proprie note prot. n. 66590 e 66591 del 06/12/2021 richiedeva il parere degli

organi tecnici e tecnico-sanitari;
- che a seguito della suddetta richiesta:
- ARPA con nota prot. n. 38963/P/GEN/GO del 09/12/202 e prot. n. 39149/P/GEN/GO del 13/12/2021 riteneva congruo "il cronoprogramma proposto con la successione di operazioni pianificate" evidenziando tuttavia che rimaneva inevasa "la definizione delle attività finalizzate specificamente alla chiusura dell'impianto stesso (riempimento della cavità rimanente nel lotto 2, tipologie dei materiali destinati a tale fine, ambito temporale per la chiusura, comprensivo della copertura, ecc.), delle quali la pianificazione definita tramite il sopracitato cronoprogramma è certamente una base propedeutica ineludibile. L'ordinanza di cui all'oggetto ne fa specifica menzione e ci si attende pertanto una descrizione di quanto si intende realizzare in merito.";
- ASUGI, con nota del 09/12/2021 affermava che il documento presentato non fosse congruo e adeguato a definire gli interventi di chiusura della discarica
VISTA la nota del Ministro della Transizione ecologica prot. n. 28349 del 23/12/2021, pervenuta in medesima data, con la quale si è espressa l'intesa ai fini dell'adozione dell'ordinanza, di cui all'art. 191, comma 4 del D.lgs. 152/2006;
RILEVATA la necessità di articolare le disposizioni della presente ordinanza contingibile e urgente sulla base di un idoneo schema di cronoprogramma delle attività finalizzate alla definizione degli interventi di chiusura, come richiesto dal Ministro della Transizione ecologica ai fini dell'attivazione dell'intesa di cui all'art. 191, comma 4 del D.lgs. 152/2006, che ha fissato in 12 mesi il termine per addivenire all'autorizzazione;
RITENUTO di articolare le fasi del cronoprogramma come da seguente elenco:

31/01/2022	Termine acquisizione risultati monitoraggi, analisi e indagini in situ
31/03/2022	Elaborazione dei risultati, prospettazione scenari di chiusura e modifiche al progetto di cui alla D.G.p. 267/2009. Redazione studio preliminare ambientale di cui all'Allegato IV-bis alla parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152.
30/04/2022	Presentazione istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA [screening] per il progetto di chiusura della discarica.
30/07/2022	Presentazione istanza di Autorizzazione integrata ambientale AIA di cui all'articolo 29-sexies del D.lgs. 152/2006, qualora sia stabilito che il progetto non debba essere assoggettato a VIA Presentazione istanza di Provvedimento autorizzatorio unico regionale PAUR di cui all'articolo 27-bis del D.lgs. 152/2006, qualora sia stabilito che il progetto debba essere assoggettato a VIA

ATTESO che sul soprastante cronoprogramma sono stati acquisiti i pareri favorevoli degli organi tecnici ASUGI e ARPA FVG, del 17/12/2021;
VISTI:
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e in particolare l'articolo 29-decies, comma 9 e l'articolo 28 della L.R. 34/2017;
- la Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento);
- il Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 46 "Attuazione della direttiva 2010/75/UE relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento)";
- la Delibera della Giunta regionale 30 gennaio 2015, n. 164, "Linee di indirizzo regionali sulle modalità applicative della disciplina dell'Autorizzazione Integrata Ambientale, a seguito delle modifiche introdotte dal D.lgs. 46/2014 e ad integrazione della circolare ministeriale 22295/2014";
- la Legge regionale 20 ottobre 2017, n. 34 "Disciplina organica della gestione dei rifiuti e principi di economia circolare";
- la legge regionale 30 marzo 2000, n. 7 "Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso";
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
RICHIAMATO l'articolo 11, comma 1, lettera a) della LR 34/2017, ai sensi del quale è individuato nel Comune di Cormons, nella persona del suo Sindaco pro tempore, l'Autorità amministrativa che in caso di inerzia da parte della società ISONTINA AMBIENTE s.r.l. darà corso alle attività di cui ai punti 1 e 2 della presente ordinanza;
RITENUTO nelle more del completamento dei procedimenti tesi al rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale o del PAUR, atti necessari ai fini della legittima prosecuzione a regime delle sopra richiamate attività, in deroga agli artt. 208 e 27-bis d.lgs. 152/2006 e nelle more del completamento dei sopra richiamati procedimenti, di avvalersi della facoltà prevista dall'art. 191 del D.lgs. 152/2006, al fine di tutelare le matrici ambientali, cosi come evidenziato da ARPA FVG e da ASUGI;

ORDINA

alla società ISONTINA AMBIENTE s.r.l.:

1. di proseguire, fino al 20 dicembre 2022 e fermi gli obblighi di bonifica già stabiliti dai provvedimenti che li riguardano, nelle operazioni di presidio ambientale della discarica di seguito elencate:
- aspirazione del percolato presenti all'interno del sito e avvio dello stesso, previo eventuale accumulo in silo, con frequenza idonea ad assicurare il contenimento entro valori cautelativi del battente idraulico nel corpo discarica, a trattamento presso impianti esterni autorizzati;
- effettuazione di campagne di prelievi ed analisi chimico-fisiche delle matrici ambientali da parte di tecnici incaricati (laboratori esterni ed ARPA) che richiedono un adeguato coordinamento, controllo e supporto da parte di un addetto qualificato;
- effettuazione di controlli e di manutenzioni ordinarie sulle dotazioni impiantistiche presenti, sui teli di copertura e sul verde;

La sorveglianza operativa sulle operazioni di cui ai precedenti alinea è affidata all'ARPA FVG.
2. di procedere alla chiusura della discarica per rifiuti non pericolosi sita in Comune di Cormons (GO), loc. Pecol dei lupi, secondo il progetto approvato con D.G.p. n. 267/2009, ovvero secondo un'eventuale variante dello stesso che tenga conto degli esiti dei procedimenti amministrativi diretti all'ottenimento dei titoli abilitativi necessari, predisponendo le attività a ciò necessarie in base alle scadenze perentorie del seguente cronoprogramma:

31/01/2022	Termine acquisizione risultati monitoraggi, analisi e indagini in situ
31/03/2022	Elaborazione dei risultati, prospettazione scenari di chiusura e modifiche al progetto di cui alla D.G.p. 267/2009. Redazione studio preliminare ambientale di cui all'Allegato IV-bis alla parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152.
30/04/2022	Presentazione istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA [screening] per il progetto di chiusura della discarica.
30/07/2022	Presentazione istanza di Autorizzazione integrata ambientale AIA di cui all'articolo 29-sexies del D.lgs. 152/2006, qualora sia stabilito che il progetto non debba essere assoggettato a VIA Presentazione istanza di Provvedimento autorizzatorio unico regionale PAUR di cui all'articolo 27-bis del D.lgs. 152/2006, qualora sia stabilito che il progetto debba essere assoggettato a VIA

Il progetto di chiusura deve in ogni caso essere integrato con la descrizione degli interventi necessari ai fini della sistemazione definitiva del lotto 0 della discarica, secondo il progetto presentato dalla società ai sensi dell'articolo 242 del D.lgs. 152/2006, di cui prot. n. 63613 del 31/12/2018, sul quale è stato espresso parere favorevole dal Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati con decreto n. 2287/AMB del 24/05/2019.

DISPONE

- la comunicazione della presente ordinanza:
  - ai fini dell'adempimento delle disposizioni ivi stabilite, alla società ISONTINA AMBIENTE s.r.l., nella persona dell'Amministratore giudiziario, dott. Luigi Palumbo;
  - ex art. 191, comma 1 del D.lgs. 152/2006 al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro della Transizione Ecologica, al Ministro della salute, al Ministro dello Sviluppo Economico e all'AUSIR;
  - al Sindaco del Comune di Cormons, al Prefetto della Provincia di Gorizia, all'ARPA FVG e all'ASUGI;
- la pubblicazione della presente ordinanza sul sito internet istituzionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e sul BUR.

Trieste, 24 dicembre 2021

FEDRIGA

22_2_1_DPR_1_1_TESTO

Decreto del Presidente della Regione 3 gennaio 2022, n. 01/Pres.

LR 12/2012. Piano operativo triennale di Porto Nogaro 2022-2024. Approvazione.

IL PRESIDENTE

VISTI gli articoli 9, 11, 13 e 15 del D.Lgs. 1 aprile 2004, n. 111 (Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti) e l'art. 1, comma 947 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, in base ai quali sono state trasferite alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (RAFVG) le funzioni amministrative sui porti regionali, comprese le funzioni relative alle concessioni dei beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, non riservate alla competenza statale;
VISTO il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri di data 9 febbraio 2009, recante "Identificazione delle aree demaniali marittime e del mare territoriale di preminente interesse nazionale della Regione Friuli Venezia Giulia", pubblicato sulla G.U. n. 50 dd. 2 marzo 2009, in vigore dal 1 aprile 2009;
VISTA la legge regionale del 31 maggio 2012, n. 12 (Disciplina della portualità di competenza regionale) - emanata in attuazione del d.lgs. 111/2004 e del DPCM 9 febbraio 2009 - ed in particolare l'articolo 2, comma 1 in base al quale la Regione esercita le funzioni pianificatorie, programmatorie e amministrative per l'organizzazione ed il funzionamento di Porto di Nogaro, con le modalità indicate ai commi 2 e 3 del medesimo articolo e in ossequio ai principi generali e le finalità indicati all'articolo 1, comma 1, ed esercita quindi l'attività di regolazione sul porto in argomento;
VISTA la legge del 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale) e s.m.i., normativa statale di riferimento per la materia portuale - rientrante tra le materie di competenza legislativa concorrente ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione - le cui disposizioni si applicano anche per Porto Nogaro in quanto compatibili, ai sensi dell'articolo 16, comma 3 della L.R. 12/2012;
RICHIAMATO l'articolo 2, comma 1, della L.R.12/2012, in base al quale la Giunta regionale promuove lo sviluppo del sistema portuale regionale, in un'ottica di cooperazione sinergica tra porti, retroporti, logistica dei trasporti, mediante strumenti di pianificazione territoriale dei porti, di indirizzo per la gestione delle aree di interesse portuale, di programmazione delle infrastrutture e di coordinamento delle risorse finanziarie, nonché fornisce atti di indirizzo per la redazione del Piano operativo triennale (POT), predisposto dalla Direzione centrale competente, ai sensi del comma 3, lettera b);
VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 1140 del 22 luglio 2021, con la quale sono state approvate le Linee di indirizzo per la redazione del POT e la conseguente gestione di Porto Nogaro, anche partendo dall'analisi della situazione di fatto del complesso portuale e dalle esigenze di riqualificazione in termini economici e industriali dell'intera area;
VISTO l'articolo 7 della citata L.R. 12/2012, in base al quale il POT, soggetto a revisione annuale, definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ivi compresi i criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali;
ATTESO che il POT viene redatto sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale, sentito il Comitato consultivo previsto dall'articolo 8 della L.R. 12/2012;
TENUTO CONTO altresì del rilevante ruolo svolto dal Consorzio di sviluppo economico per l'area del Friuli (COSEF) nella gestione di Porto Nogaro, anche in quanto ente che è subentrato al Consorzio di sviluppo industriale dell'Aussa Corno a seguito della liquidazione di quest'ultimo, avvenuta con DGR n. 2283/2015;
CONSIDERATA, in particolare, la necessità di coordinare gli interventi su Porto Nogaro in modo da garantire la migliore sinergia tra l'Amministrazione regionale e il COSEF;
RICHIAMATO l'articolo 9 della LR 12/2012 che autorizza la Regione, al fine di assicurare il più elevato grado di efficacia nello svolgimento dei propri compiti: a) a stipulare con i soggetti pubblici operanti negli ambiti portuali accordi che prevedano l'impiego delle professionalità di settore ivi presenti, nonché l'espletamento di prestazioni di servizio a supporto della Regione, b) a delegare al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (subentrato al Consorzio per lo sviluppo industriale della zona Aussa-Corno) compiti coerenti con gli scopi istituzionali del medesimo soggetto;
DATO ATTO che, a supporto dell'attività di predisposizione del POT, il Servizio Porti e logistica della Direzione centrale Infrastrutture e territorio ha inteso avvalersi di due studi commissionati nell'ambito, rispettivamente, della convenzione annuale stipulata con AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) ai sensi dell'articolo 29 della LR 22/1987 e della delega conferita con decreto TERINF/5885 del

27 dicembre 2019 al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF);
DATO ATTO che il percorso di elaborazione del POT è stato caratterizzato dal dialogo con diverse Direzioni centrali a vario titolo interessate agli elementi funzionali allo sviluppo dello scalo commerciale di Porto Nogaro, quali la Direzione centrale attività produttive e la Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile;
CONSIDERATO che nello sviluppo dei contenuti del POT sono stati sentiti gli Uffici tecnico, commerciale e giuridico del Consorzio di sviluppo economico del Friuli e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, per gli ambiti di competenza dell'Autorità Marittima;
CONSIDERATO che la Direzione centrale infrastrutture e territorio, ai sensi dell'art.2, comma 3, lettera b) della legge regionale 12/2012, anche sulla base degli elementi e delle attività precedentemente richiamati, ha elaborato una proposta di POT in coerenza con le Linee di indirizzo fornite dalla Giunta regionale con la citata deliberazione n. 1140/2021;
ATTESO che la summenzionata proposta di POT, ai sensi dell'articolo 7, comma 2 della legge regionale 12/2012, è stata presentata il giorno 1 dicembre 2021 al Comitato consultivo di Porto Nogaro, che ne ha dato parere favorevole all'unanimità;
RICHIAMATA la lettera a) del comma 2 dell'articolo 2 della citata legge regionale 12/2012, che attribuisce alla Giunta regionale la promozione dello sviluppo del sistema portuale regionale anche mediante strumenti di pianificazione territoriale dei porti, di indirizzo per la gestione delle aree di interesse portuale e di programmazione delle infrastrutture, nell'ambito dei quali trova naturale collocazione il Piano operativo triennale in parola;
VISTA la deliberazione n. 1983 del 23 dicembre 2021 con la quale la Giunta regionale ha adottato il Piano operativo triennale di Porto Nogaro 2022-2024, elaborato anche tenendo conto dei suggerimenti emersi nell'ambito dei lavori del Comitato consultivo;
RICHIAMATO l'articolo 7, comma 2 della citata legge regionale 12/2012, in base a cui il Piano operativo triennale viene approvato dal Presidente della Regione;
VISTO il documento denominato "Piano operativo triennale di Porto Nogaro 2022-2024", allegato quale parte integrante del presente decreto;
RITENUTO di approvare il "Piano operativo triennale di Porto Nogaro 2022-2024";
VISTO l'articolo 42 dello Statuto della Regione;
VISTO l'articolo 14 della legge regionale 18 giugno 2007, n. 17 (Determinazione della forma di governo della Regione Friuli Venezia Giulia e del sistema elettorale regionale, ai sensi dell'articolo 12 dello Statuto di autonomia);
SU CONFORME deliberazione della Giunta regionale n. 1983 del 23 dicembre 2021;

DECRETA

1. Per le motivazioni espresse in premessa è approvato il Piano operativo triennale di Porto Nogaro 2022-2024, allegato quale parte integrante al presente decreto.

Il presente decreto verrà pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione.

FEDRIGA

RAFVG

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio

COSEF

Consorzio per lo Sviluppo Economico del Friuli

AIOM

Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi

PORTO NOGARO

PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2022-2024

Il Piano Operativo Triennale è stato elaborato da:

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione centrale Infrastrutture e Territorio

Servizio Portualità e logistica integrata

Hanno collaborato:

AIOM - Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi

COSEF – Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli

Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro

Redazione a cura di: Vittorio A. Torbianelli

INDICE DEI CONTENUTI

PREMESSA - STRUTTURA, CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PIANO OPERATIVO

La realizzazione del Piano Operativo Triennale (POT) è finalizzato a raccogliere le linee di indirizzo stabilite dalla Giunta Regionale volte a promuovere lo sviluppo del sistema portuale regionale, in base all'articolo 2, comma 1 della LR 12/2012 e scaturisce dalla volontà di definire le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Si premette che questo è il primo POT che la Regione adotta per Porto Nogaro dal momento del trasferimento statale, risalente al 2009, delle Funzioni amministrative sul porto. Il documento programmatorio, oltre a fornire una panoramica sulla storia della gestione portuale e definirne l'attuale contesto, rappresenta un riferimento documentale utile per fornire a tutti gli stakeholder evidenza delle attività che vengono svolte in termini di traffici e di opere infrastrutturali e, soprattutto, è teso a fornire elementi e dati utili e necessari alle scelte delle imprese che intenderanno proporsi per ottenere le nuove autorizzazioni e concessioni portuali. In tal modo si intende promuovere e stimolare obiettivi più sfidanti in termini di traffico e di investimenti per lo sviluppo dell'area portuale e del tessuto economico di riferimento. Il POT intende così rappresentare lo strumento per delineare una gestione più efficiente e ordinata dei servizi portuali, per fornire più ampi spazi di operabilità dell'infrastruttura portuale e un'opportunità agli investimenti da parte degli operatori portuali selezionati, considerato che sarà attivata per la prima volta una conduzione del Porto sul modello 'operatore terminalista'.

Il POT è suddiviso in tre parti e presenta, nella prima, le caratteristiche che contraddistinguono il sito d'interesse nella sua totalità, con la sintetizzazione dal quadro normativo e pianificatorio interessato, attraverso la descrizione della sua conseguente evoluzione. Nella seconda parte si propongono quindi gli aspetti economici e produttivi collegati ai traffici coinvolti nella realtà di Porto Nogaro e dell'area Industriale della Aussa Corno, in riferimento anche alla conformazione dell'infrastruttura, intesa come sistema di relazioni col territorio circostante e configurazione dell'impianto stesso, posto sotto indagine al fine di individuare gli aspetti di prestigio e i punti deboli che lo contraddistinguono. Pertanto, anche in relazione agli aspetti regolatori posti alla base della sua gestione esplicitati nella forma di concessione, si possono ipotizzare diversi scenari elaborati in base alle varie organizzazioni del layout che sono in previsione di realizzazione.

Nella terza e ultima parte si trova un approfondimento relativo alla programmazione operativa degli interventi previsti, a cui seguono alcune considerazioni che si pongono a livello di raccomandazioni finalizzate a sviluppare il potenziale dell'infrastruttura portuale e volgere gli investimenti ad obiettivi mirati che potrebbero generare dei miglioramenti concreti ed economicamente sostenibili.

Il lavoro presentato in questo documento è frutto dell'attività di un Gruppo di Lavoro coordinato e promosso dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio Portualità e logistica integrata. Il Servizio ha inteso avvalersi di due studi commissionati nell'ambito, rispettivamente, della convenzione annuale stipulata con AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) ai sensi dell'articolo 29

della LR 22/1987 e della delega conferita con decreto TERINF/5885 del 27 dicembre 2019 al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF); il gruppo di lavoro che ha predisposto l'elaborato documentale si è avvalso, inoltre, della consulenza di Vittorio Torbianelli, dottore in Economia dei Trasporti, in veste di coordinatore tecnico.

È stato preliminarmente sviluppato un lavoro di raccolta dati, studio e analisi concernenti gli aspetti infrastrutturali, di traffico e di gestione di Porto Nogaro, anche sulla base del coinvolgimento dei principali stakeholders.

L'aggiornamento dei dati riportati nel testo è stato possibile anche attraverso gli apporti derivanti dai servizi interni degli uffici regionali coinvolti nella revisione dell'elaborato, tra cui la Direzione centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile e la Direzione Centrale Attività produttive e turismo, i quali si sono occupati di approfondire le tematiche specialistiche di ogni settore che caratterizza l'ambito di interesse del tema condiviso. Hanno contributo al Piano gli Uffici tecnico, commerciale e giuridico del Consorzio di sviluppo economico del Friuli e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, per gli ambiti di competenza dell'Autorità Marittima.

Le principali fonti di supporto e i contributi che hanno permesso la realizzazione dei contenuti presenti all'interno del Piano sono:

- AIOM (2021) Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi - Trieste, "*Porto Nogaro – Inquadramento atti normativi e pianificatori, analisi propedeutica alla stesura del Piano Operativo Triennale (studio elaborato dall'AIOM di Trieste a valere sulla convenzione annuale stipulata con la Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi della LR 22/1987 e s.m.i.)";*

- Torbianelli, V.A., (2020) "*Elementi per la redazione del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro: analisi degli aspetti rilevanti sul piano della regolazione;Analisi e valutazioni economiche; Interviste ai principali soggetti coinvolti nel sistema di Porto Nogaro*" (Documento elaborato nell'ambito del contratto di collaborazione con COSEF).

Il presente Piano operativo ha recepito le osservazioni rappresentate a seguito del Comitato consultivo ex art. 8 della LR 12/2012, riunitosi il 1 dicembre 2021, che ha espresso all'unanimità parere favorevole sulla bozza di Piano presentata.

PARTE I – IL QUADRO NORMATIVO, DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE

1. PRESENTAZIONE SINTETICA DEL QUADRO NORMATIVO, DI PIANIFICAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE

Il presente capitolo del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro costituisce di fatto una sezione propedeutica ("PARTE I – IL QUADRO NORMATIVO, DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE") che ha l'obiettivo di sintetizzare il quadro normativo e pianificatorio di interesse per l'inquadramento del contesto complessivo di Porto Nogaro, descrivendo, inoltre, in modo sintetico, i modi e gli strumenti attraverso i quali il quadro normativo ha determinato in passato e attualmente determina il sistema delle competenze e responsabilità incluse quelle relative allo sviluppo e alla gestione del porto.

Come noto, dopo l'iter, recentemente avviato e per alcuni aspetti ancora in corso, per il passaggio del Porto di Monfalcone da porto a gestione regionale a porto ricompreso a pieno titolo nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha fatto sì che Porto Nogaro si configuri ormai come l'unico "porto regionale", nel senso che a tale termine ha attribuito la Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12 (Disciplina della portualità di competenza regionale, da ora in poi, per brevità, L.R. 12).

Sul piano delle competenze e delle responsabilità, la L.R.12 del 2012, pur apportando importanti elementi di novazione, sancendo peraltro che in ogni caso la Regione esercita le funzioni pianificatorie, programmatorie e amministrative per l'organizzazione e il funzionamento di Porto Nogaro, non aveva modificato la sostanza dell'assetto storico di Porto Nogaro; assetto – di impostazione "consortile" – risalente addirittura agli anni '60, nel quale importantissime attribuzioni in materia di gestione erano state attribuite al "Consorzio di Sviluppo Industriale" istituito nell'area (Consorzio Industriale dell'Aussa Corno).

Per una presentazione più logica e ordinata del quadro complessivo, con il paragrafo intitolato "1.1 Cenni sulla costituzione del Consorzio di sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno e sua evoluzione.", si analizzerà l'evoluzione del modello gestionale di Porto Nogaro prendendo le mosse proprio dalla costituzione del Consorzio di Sviluppo Industriale dell'Aussa Corno, e illustrando quindi l'evoluzione del contesto che, più recentemente, ha collocato in posizione centrale nella gestione del porto regionale il nuovo consorzio industriale (il CoSEF – Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli), nato in parallelo alla liquidazione del precedente consorzio industriale, nell'ambito della riforma regionale dei Consorzi Industriali del 2015.

Al paragrafo dedicato al ruolo, storico e presente, dei consorzi di sviluppo nell'ambito di Porto Nogaro, segue il paragrafo più specificatamente dedicato alla L.R. 12 ("1.2 Il quadro legislativo di riferimento"), nel quale sono sinteticamente illustrati i contenuti della norma caratterizzati da maggiore importanza in relazione all'ambito del Piano Operativo Triennale. La normativa regionale, come si illustrerà nel seguito, pur essendo una normativa regionale si richiama, in diversi passaggi, anche a normative portuali di livello nazionale.

Dal momento che la stessa L.R. 12 prevede che la Giunta Regionale, ai fini di indirizzo, fornisca gli atti propedeutici alla redazione del Piano Operativo Triennale, tali indirizzi sono riportati nel paragrafo che segue quello dedicato alla L.R. 12.

Va tuttavia considerato che, a fianco di quella che potrebbe definirsi come "disciplina essenziale" che dà forma e indirizzo al modello gestionale di Porto Nogaro, vi è un ulteriore apparato normativo avente carattere più strettamente pianificatorio e programmatorio.

Nel paragrafo 1.3 "Il quadro "pianificatorio" e di programmazione" si presentano, pertanto, le cornici di pianificazione che hanno avuto e hanno tuttora ricadute importanti sull'ambito di Porto Nogaro.

I riferimenti essenziali sono costituiti dai piani quadro a scala regionale e territoriale: in primo luogo il "Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità e della Logistica" approvato con DPR 300 del 16 dicembre 2011, il quale, per quanto ormai alquanto datato (e quindi contenente alcuni dispositivi, che sebbene ancora inattuati, sono da considerarsi tuttavia sorpassati in relazione all'evoluzione dei mercati e del quadro di finanza pubblica), ha collocato in una cornice unitaria molteplici interventi riguardanti anche Porto Nogaro.

Oltre a questi vi è il Piano del Governo del Territorio**,** approvato con DGR 693 del 11 aprile 2013.

Nel paragrafo dedicato al Piano Regolatore del porto ("1.3.2 Il Piano Regolatore di Porto Nogaro e le relative varianti") si illustra come il Piano, essendo tuttora soggetto a un processo di revisione, costituisca un tema rilevante per possibili futuri sviluppi dello scalo principalmente in una prospettiva di lungo periodo, dal momento che, per quel che concerne il Piano Regolatore Portuale, non sembrano esservi almeno allo stato attuale, specifiche urgenze.

La presentazione dei principali strumenti normativi e pianificatori è, come detto, estremamente sintetica e a fini di mero orientamento. A supporto, nell'APPENDICE ALLA PARTE I, allegata al Piano Operativo Triennale, sono comunque riportati alcuni approfondimenti nei quali, oltre ad una focalizzazione sui contenuti di maggiore interesse relativamente a Porto Nogaro, sono elencati ulteriori programmatori i quali, per quanto meno rilevanti di quelli sopra citati, sono di interesse per lo scalo friulano.

1.1 CENNI SULLA COSTITUZIONE DEL CONSORZIO DI SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA ZONA DELL'AUSSA CORNO E SUA EVOLUZIONE.

L'avvio e il primo sviluppo dello scalo regionale di Porto Nogaro sotto l'aspetto normativo va necessariamente inquadrato nel contesto dell'istituzione del Consorzio Industriale dell'Aussa Corno, avvenuta con la Legge 6 luglio 1964 nr. 633, art. 5, che all'art. 6 ne demanda il controllo alla Regione, appena a un anno di distanza dalla Legge Costituzionale 31 gennaio 1963 nr.1 che ha disciplinato la costituzione e lo statuto speciale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

La stessa legge aveva istituito anche il Consorzio di Monfalcone (art. 4), definendo chiaramente le competenze dei Consorzi medesimi cui lo Stato ha demandato tutti i compiti di pianificazione e sviluppo economico delle aree di rispettiva competenza, mantenendo soggette alla disciplina nazionale del Codice della Navigazione le concessioni e i canoni delle aree demaniali.

Tornano a Porto Nogaro, lo Statuto del Consorzio dell'Aussa Corno, ai sensi di quanto previso all'art. 6 della Legge 633, anche a seguito delle normative introdotte successivamente dalla Regione con le leggi 5 ottobre 1991 nr. 317 e 18 gennaio 1999 nr. 3, era stato varato nella sua più recente versione con Deliberazione dell'Assemblea Consortile del 9 luglio 1999, approvata con Deliberazione della Giunta regionale nr. 2521 del 6 agosto 1999, e successive modifiche integrative approvate con Deliberazioni della Giunta Regionale nr. 2108 del 27 giugno 2001, nr. 2458 del 24 settembre 2004, nr.259 dell'11 febbraio 2005, nr. 1809 del 7 ottobre 2011.

Successivamente, la Deliberazione nr. 1725 del 19 settembre 2013 aveva disposto lo scioglimento del Consiglio di Amministrazione e la nomina del Commissario straordinario del Consorzio. Procedura, questa, che ha dato origine a due ulteriori modifiche statutarie con le Deliberazioni nr. 2212 del 22 novembre 2013, e nr. 2366 del 13 dicembre 2013, atti questi ultimi volti ad approvare le modifiche statutarie proposte dalla gestione commissariale per risolvere la crisi finanziaria e gestionale determinatasi nel corso della pregressa gestione ordinaria e in specie nei bilanci consuntivi 2011 e 2012.

A partire dal 2014 si sono quindi susseguiti ulteriori numerosi provvedimenti relativi alla liquidazione del Consorzio Aussa Corno, adottati rispettivamente con specifiche leggi regionali e con Deliberazioni della Giunta; nei due punti che seguono se ne riportano gli estremi e i relativi contenuti.

Alla messa in liquidazione del Consorzio di Sviluppo Industriale della Aussa-Corno, da un lato, è corrisposta, dall'altro, la nascita, con la L.R. 33/2015 il Consorzio di Sviluppo Industriale del Friuli Centrale, che ha assunto le funzioni precedentemente in capo al Consorzio dell'Aussa Corno.

In data 29.08.2017, con effetto dal 01.01.2018, è stato inoltre sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione tra il Consorzio di Sviluppo industriale del Friuli Centrale e il Consorzio di Sviluppo Industriale della zona

pedemontana dell'Alto Friuli, che ha in tal modo assunto la denominazione di Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (CoSEF).

I soci del Consorzio CoSEF, così costituito, e che va a comprendere le zone industriali dell'Udinese, dell'Alto Friuli, dell'Aussa Corno e del Cividalese sono gli enti seguenti:

- Comuni di: Udine, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Campoformido, Terzo di Aquileia, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Gemona del Friuli, Osoppo, Buja, Majano, Torviscosa, Cividale del Friuli, Moimacco e Carlino;
- Enti: CCIAA Udine, Confapi Fvg, Confindustria Udine, Confartigianato, Cisl Alto Friuli.

Ente	Superficie	Numero imprese insediate	Numero occupati
COSEF	**Oltre 18 milioni mq**	**279**	**9.146**
Di cui:			
Zona Industriale di Udine	Oltre 5 milioni mq	120	3.400
Zona Industriale Alto Friuli	Oltre 3 milioni mq	46	1.850
Zona Ind. dell'Aussa Corno	Oltre 9 milioni mq	77	2.796
Zona Ind. di Cividale	Oltre 650 mila mq	36	1.100
(dati al 31.12.2017)			

Figura 1 - Dati economici CoSEF; fonte: studio Aiom 2021.Dati economici CoSEF; fonte: studio Aiom 2021.

Di seguito, nella , sono presentati i principali dati economici della realtà consorziata e delle relative aree:

Per quel che riguarda l'evoluzione più recente, in data 27 marzo 2019 si è verificato l'importante passaggio costituito dall'atto di devoluzione a titolo gratuito del patrimonio indisponibile del "Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno – in liquidazione, al "Consorzio di sviluppo economico del Friuli" (CoSEF) ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 comma 16 della L.R. Friuli Venezia Giulia n. 33/2015 così come modificata dalla L.R. del Friuli Venezia Giulia n. 14/2016.

I passaggi storici citati hanno di fatto sancito e definito operativamente il nuovo e centrale ruolo gestionale del "Consorzio dello Sviluppo Economico del Friuli" (CoSEF) nell'ambito di Porto Nogaro.

Il Cosef vanta una presenza territoriale che va dalla zona industriale udinese alla zona industriale dell'Alto Friuli, alla zona industriale cividalese e alla zona industriale Aussa-Corno, nonché al naturale bacino di riferimento di Porto Nogaro, comprendente l'interporto di Cervignano e tutto il territorio delle province di Udine e Pordenone.

Il ruolo fondamentale assunto dal Cosef a seguito dell'entrata in vigore della L.R. 3/2015 diviene ulteriormente strategico, nel contesto di Porto Nogaro, nella prospettiva coltivata in quest'ultimo periodo di subentrare a tutti gli effetti all'attuale Commissario liquidatore del Consorzio ZIAC. Importanti determinazioni politiche sono state assunte infatti nella recente L.R. 22/2020 del 21.10.2021 "Misure finanziarie intersettoriali" (art. 2, cc. 10 e ss) rivolte a superare definitivamente l'annosa questione collegata alla gestione commissariale, che ha inevitabilmente influito sullo sviluppo dell'area interessata.[1]

1 Per la realizzazione dell'interesse pubblico allo sviluppo economico del territorio regionale e in particolare delle attività produttive nelle aree di competenza del "Consorzio di sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno", sono inesigibili i crediti della Regione vantati nei confronti del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa Corno in liquidazione, iscritti nella contabilità regionale, che non possono essere soddisfatti sulla base delle risultanze del bilancio finale della liquidazione, del conto della gestione e del piano di riparto tra i creditori presentati dal Commissario liquidatore, accompagnati dalla relazione del Comitato di Sorveglianza.

1.2 IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

1.2.1 LA LEGGE REGIONALE 31 MAGGIO 2012, N. 12.

Il quadro legislativo di riferimento per Porto Nogaro, è necessario va correlato, più in generale, alla politica adottata dalla Regione Friuli Venezia Giulia in materia di porti e trasporti, ai sensi delle più ampie deleghe derivanti dallo status di regione autonoma e delle specifiche competenze in materia di porti regionali e trasporti, introdotte successivamente con il DLGS 111 del 1 aprile 2004, integrato con il DPCM 9 febbraio 2009 (emanato conseguentemente al Protocollo sottoscritto tra Stato-Regione, approvato con Deliberazione di Giunta 1718 del 21 luglio 2006). Tale materia è stata successivamente disciplinata dalla Regione con la L.R. 31 maggio 2012, n. 12 (Disciplina della portualità di competenza regionale).

La L.R. n.12/2012, nata al tempo per disciplinare l'organizzazione e il funzionamento dei porti regionali, vale a dire del Porto di Monfalcone e di Porto Nogaro, è uno strumento di essenziale importanza anche per ciò che concerne la gestione di Porto Nogaro, dal momento che determina la cornice in armonia alla quale si devono realizzare non solo le scelte politiche essenziali, ma anche disegnare i modelli e gli strumenti della regolazione portuale per Porto Nogaro, compresi quelli relativi al Piano Operativo Triennale.

La L.R. 12/2012 si fonda sul presupposto per il quale è la Regione che esercita le funzioni pianificatorie, programmatorie e amministrative per l'organizzazione e il funzionamento di Porto Nogaro, costituendo pertanto lo strumento legislativo base della gestione dello sviluppo, della gestione e della regolazione di porto regionale di Porto Nogaro.

La L.R.12/2012 è caratterizzata da alcuni principi guida, fra i quali spiccano quello della separazione tra attività di amministrazione, di regolazione e le attività d’impresa; la tutela dell'efficienza del mercato portuale e dell'utenza, dei servizi generali e delle operazioni portuali e la promozione dei servizi marittimi e portuali e dello sviluppo portuale in generale.

In armonia con la L.R. 12/2012, l’Amministrazione Regionale autorizza lo svolgimento delle attività commerciali e industriali, delle operazioni e dei servizi portuali, nonché la temporanea sosta di merci e materiali e rilascia le concessioni per l'utilizzo dei beni demaniali nell'ambito portuale. Inoltre, nelle materie di propria competenza, all'Amministrazione regionale sono attribuiti poteri di vigilanza, regolamentazione e ordinanza.

La L.R. 12/2012 definisce il ruolo del “Piano Operativo Triennale”, soggetto a revisione annuale, che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ivi compresi i criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali. Il Piano Operativo Triennale è redatto sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale ed è approvato dal Presidente della Regione.

Nella sua qualità di porto soggetto alla L.R. 12/2012, Porto Nogaro è dotato di un “Comitato consultivo” che, fra le altre funzioni, svolge una funzione in ordine alla formazione del Piano regolatore portuale e del Piano

Operativo Triennale, nonché in ordine ai criteri per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni e in ordine all'organizzazione del lavoro nel porto.

Secondo la L.R. 12/2012, l'Amministrazione Regionale può stipulare con i soggetti pubblici operanti negli ambiti portuali (ed è a Porto Nogaro, il caso del CoSEF), accordi che prevedano l'impiego delle professionalità di settore ivi presenti, nonché l'espletamento di prestazioni di servizio a supporto della Regione. Più specificamente, inoltre, la L.R. prevede che al Consorzio industriale operante nell'area dell'Aussa-Corno (attualmente il CoSEF) siano assegnati compiti coerenti con gli scopi istituzionali del consorzio stesso.

Il Capo VI della L.R. 12/2012 è essenziale nell'ottica degli aspetti regolatori, trattando di aspetti chiave quali le autorizzazioni e le concessioni. Esso ricalca, per molteplici aspetti, l'impostazione di fondo adottata dalla Legge Portuale italiana (L. 84/94).

L'amministrazione regionale rilascia le autorizzazioni sia per i servizi che per le operazioni portuali (rispecchiando in tal modo le funzioni dell'Art. 16 della L. 84/94). In assonanza con l'Art. 18 della L.84/94, la L.R.12/2012 prevede –anche l'istituto della "concessione": infatti, secondo il testo legislativo, l'Amministrazione regionale, fatta salva la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere ai soggetti autorizzati allo svolgimento di attività d'impresa o alla fornitura di servizi di interesse generale aventi rilevanza economica l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine mediante procedure a evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

Pur mancando un esplicito passaggio in merito – a differenza di quanto avviene nella L. 84/94, Art. 16, comma 6 - la L.R. 12/2012, richiamando lo strumento della concessione (Art.12/2012), prevede comunque implicitamente la possibilità di operare analogamente alla L. 84/94, vale a dire assegnando quelle che potrebbero essere definite "autorizzazioni integrate" alla concessione. Richiamando il testo della legge nazionale, la durata dell'autorizzazione, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'Art. 18, è identica a quella della concessione medesima.

Si dovrebbe poter quindi desumere che, sempre per analogia alla norma nazionale, la quale accoppia autorizzazione e concessione delle aree, in generale, sono possibili anche nel campo della L.R. 12/2012, "istanze integrate" di autorizzazione/concessione e che l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione.

L'Amministrazione regionale è, evidentemente, il soggetto di riferimento, che svolge disciplina e vigila sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa.

Inoltre, L'Amministrazione regionale effettua accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività.

Riprendendo principi presenti, seppure in maniera differente, anche nella L. 84/94 (Art. 18, commi 4 e 5), la L.R. 12 prevede che l'Amministrazione regionale possa stipulare convenzioni che, utilizzando lo strumento della concessione demaniale marittima di cui agli articoli 36 e seguenti del codice della navigazione, attuino modelli di partenariato pubblico/privato o di finanza di progetto al fine di consentire la realizzazione di opere e/o infrastrutture non altrimenti conseguibile. Il principio è ribadito anche nella disposizione secondo la quale l'atto di concessione può prevedere la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, a carico del concessionario, fissando le relative garanzie.

In relazione ai canoni, sia relativamente alle autorizzazioni che, in modo analogo, alle autorizzazioni integrate con una concessione, la L.R. 12/2012 prevede che i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione siano determinati tenendo anche in considerazione delle politiche tariffarie nazionali e internazionali influenti sul traffico dell'Alto Adriatico, introducendo, pertanto, un principio di "collegamento" con i livelli dei canoni dei porti della stessa area.

È previsto inoltre dalla L.R. 12/2012 (in armonia, peraltro, al principio generale proprio del quadro legislativo nazionale della portualità) che i criteri di fissazione tengano conto della durata, della specificità della concessione demaniale marittima, il volume degli investimenti e le attività da espletare. In particolare, nel caso in cui sia a esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, il limite minimo del canone, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto, rispettivamente, del 50% e del 25%. Qualora ricorrano entrambe le ipotesi, la riduzione complessiva del canone non può comunque superare il 50%.

La L.R. 12/2012, prevede inoltre la possibilità di ammettere l'"autoproduzione", quando richiede la definizione di criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di un'idonea cauzione. Un punto in merito alla quale, la legislazione nazionale (L. 84/94), appare maggiormente definita nelle condizioni[2]. La corrispondenza fra L.R. 12/2012 e legislazione portuale nazionale (L.84/94), conduce alla necessità di considerare, come elemento di

---

2 La L. 84/94 prevede che, qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate o, qualora esistente, rivolgendosi all'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che la nave stessa sia dotata di mezzi meccanici adeguati, sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni, sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione, richiedendo peraltro che l'autorizzazione sia rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni suddette.

riferimento legislativo per Porto Nogaro, anche le modifiche della L.84/94, compresa, ad esempio, quelle introdotte attraverso il “DDL Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ai sensi dell’articolo 47, della legge 23 luglio 2009, n. 99).

È infine essenziale sottolineare che, secondo la L.R. 12/2012 – e tale fattispecie è di grande rilevanza per Porto Nogaro – possono essere incluse nell'ambito portuale anche aree non appartenenti al demanio marittimo, purché funzionali all'esercizio delle attività portuali.

La regolazione dell'uso delle aree private, nel rispetto della destinazione indicata dal Piano regolatore del porto, è definita prioritariamente mediante accordi con i soggetti proprietari delle aree e degli impianti non demaniali. In caso di mancato accordo la Regione ha però il potere di stabilire la disciplina per l'utilizzo delle aree private con provvedimento amministrativo, segno evidente della permanenza assoluta della potestà di regolazione in capo all’Amministrazione Regionale.

L'Amministrazione regionale, peraltro, disciplina i rapporti con i soggetti pubblici o privati proprietari di aree e impianti nell’ambito portuale, assicurando non solo l'erogazione dei servizi di interesse generale (SIG) all'utenza indifferenziata ma anche l'applicazione - nelle aree non demaniali (pubbliche o private) entro l’ambito portuale come le aree di proprietà CoSEF di Porto Nogaro di tariffe coerenti con il regime tariffario applicato nell'ambito portuale, evidentemente nella prospettiva di definire una coerenza complessiva dei valori economici per l’uso di spazi e servizi. La normativa regionale manca, tuttavia, di individuare esplicitamente i SIG per l’ambito di Porto Nogaro.

Fra le ulteriori previsioni, la L.R. 12/2012 ipotizza peraltro, anche la possibile partecipazione dei soggetti proprietari di aree portuali al pagamento degli oneri generali gestionali del porto.

La sintetica presentazione dei contenuti più rilevanti della L.R. 12/2012 fa trasparire, nell’ottica del rapporto con il contesto di Porto Nogaro, alcuni elementi essenziali che sembra possibile sintetizzare come segue.

A Porto Nogaro può essere sviluppato, flessibilmente, un modello di portualità che utilizzi sia il modello delle autorizzazioni che il modello integrato delle autorizzazioni-concessioni, in modo sostanzialmente analogo a quello previsto, nel contesto nazionale, dalla L. 84/94.

La divisione, dell’ambito portuale, fra aree demaniali e aree “non demaniali”, pubbliche o private (nel caso di Porto Nogaro rilevano in particolare le aree patrimoniali del CoSEF incluse nell’ambito portuale) permette, attraverso i previsti accordi fra enti, di applicare il regime di regolazione desiderato anche alle aree non demaniali, con il fine di definire sistemi coerenti fra lo spazio demaniale e non demaniale dell’ambito portuale; tale coerenza complessiva di regolazione, sull’intero ambito portuale coinvolge peraltro anche il livello economico (si veda il richiamo alle tariffe, estendibile per analogia, nello spirito della norma, anche ai canoni delle autorizzazioni o delle autorizzazioni-concessioni).

All'Amministrazione Regionale, infine, è attribuito chiaramente il ruolo di autorità di regolazione e di vigilanza, nonché di istituzione di riferimento per la predisposizione dei servizi generali all'utenza indifferenziata, similmente a quanto attribuito (almeno per una serie essenziale di competenze fra cui tutte quelle riferite ai regimi delle autorizzazioni e delle concessioni) in capo alle Autorità Portuali definite dai principi della L. 84/94, benché nella L.R. 12/2012, rispetto al quadro legislativo nazionale, manchino gli elementi per l'attribuzione, all'Amministrazione Regionale, di diversi poteri che, per contro, sono attribuiti appunto alle Autorità Portuali (es. il potere di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tutte le attività che si svolgono nel porto e alle condizioni di igiene e sicurezza).

Specifici approfondimenti in tema di regolazione nell'ambito portuale di Porto Nogaro sono sviluppati nella "parte III" del documento.

1.2.2 ALTRI RIFERIMENTI NORMATIVI

A parte la fondamentale L.R. n.12/2012, precedentemente illustrata, ripercorrendo l'excursus storico della legislazione tecnica regionale in materia di trasporti con implicazioni sul contesto di Porto Nogaro, si possono menzionare alcuni importanti documenti quadro, oggetto peraltro di numerose fasi di aggiornamento.

La prima legge quadro emanata in materia di trasporti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è la L.R. 21 ottobre 1986, n. 41 e s.m.i., denominata "Piano Regionale integrato dei trasporti e pianificazione, disciplina ed organizzazione del trasporto di interesse regionale", cui hanno fatto seguito in materia di portualità la L.R. 14 agosto 1987, n. 22 e s.m.i. e la L.R. 9 dicembre 1991, n. 57 e s.m.i.. Tutti questi dispositivi sono stati nel tempo oggetto di ulteriori norme di modifica ed integrazione, anche a seguito delle intervenute disposizioni a livello nazionale ed europeo in materia di trasporti ed aiuti di stato.
Le modifiche sostanziali più recenti sono state introdotte con la L.R. 21 luglio 2017, n. 29.

1.2.3 LE "LINEE DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA REGIONALE" SULLA GESTIONE DEI PORTI REGIONALI

In armonia con la L.R. 12/2012, sono emanati dalla Giunta Regionale, gli indirizzi finalizzati alla definizione dei criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali, da inserire nel Piano Operativo Triennale (POT), di cui all'articolo 7 della citata L.R., in sede di redazione del medesimo.

Con la delibera n. 1861 del 25/10/2012 in attuazione della LR 12/2012, la Giunta regionale aveva provveduto a fornire le prime "linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale", riportate per esteso nel seguito, vista l'importanza svolta da tali linee di indirizzo nel definire il modello gestionale di Porto Nogaro dal 2012 ad oggi.

***

Linee di Indirizzo della Giunta Regionale (2012) - Testo

A) Concessioni

- Negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, le aree demaniali e le banchine vengono rilasciate in concessione mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

– In ogni ambito portuale vanno assicurati idonei spazi portuali per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Costituisce motivo ostativo al rilascio di concessione ad uso esclusivo la mancanza dei suddetti spazi.

- Considerate le modeste dimensioni e le attuali profondità dei fondali dei porti di Monfalcone e Porto Nogaro, le concessioni a favore di terminalisti devono prevedere, in caso di indisponibilità di altro accosto pubblico, l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di imprese autorizzate e da parte di vettori o imprese di navigazione autorizzate all'autoproduzione, assicurando la massima utilizzabilità del terminal.

- La durata delle concessioni è rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione.

- Ferme restando specifiche disposizioni di legge prevedenti canoni di concessione differenziati per particolari settori, quali la cantieristica, il limite minimo per la determinazione dei canoni di concessione di cui all'articolo 12, comma 8, della L.R. 12/2012 coincide con gli importi stabiliti dalla L. 4.12.1993, n. 494 e dalle tabelle di cui al D.M. 19.07.1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il limite massimo è pari all'importo del limite minimo maggiorato del 100% ed è applicato alle concessioni aventi ad oggetto le banchine, rivestendo esse la natura di infrastrutture essenziali. Il Direttore centrale determina, entro i limiti sopra indicati, il canone di concessione sulla base dei parametri di cui all'articolo 12, comma 8, della L.R. 12/2012; -

- Qualora il concessionario realizzi a sue spese opere di difficile rimozione, anche di grande infrastrutturazione [di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), della L.R. 12/2012] il limite minimo del canone annuo è ridotto rispettivamente del 25% e del 50%. In ogni caso la riduzione non può superare il 50%.

B) Autorizzazioni alle operazioni ed ai servizi portuali

- Il numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è stabilito assicurando, per ciascun porto, la più ampia concorrenza nel settore, tenuto conto delle esigenze di funzionalità dello scalo, dei volumi di traffico, nonché delle imprese autorizzate già esistenti.

- Il numero è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

1. *La maggior produttività del porto.*

2. *L'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.*

Allo stato attuale il numero delle imprese autorizzate alle operazioni portuali ed ai servizi portuali nel Porto di Monfalcone è fissato in 4, mentre a Porto Nogaro il numero è fissato in 2 per le operazioni portuali e in 3 per i servizi portuali.

– Il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è subordinato al pagamento di un canone annuale determinato e da corrispondere in due momenti: una quota iniziale fissa a titolo di canone provvisorio parametrata, per le operazioni portuali, al limite minimo di cui al DM 585/95 aggiornato in base all'indice Istat, e per i servizi portuali all'importo di euro 641,18 (da indicizzare ogni anno); ed una quota variabile a titolo di canone definitivo, rapportata al fatturato di ogni singola impresa. Dal canone definitivo calcolato sulla base del fatturato sarà scomputata la quota del canone provvisorio. In ogni caso il canone definitivo non potrà essere inferiore al canone provvisorio.

- Ai fini del calcolo della quota variabile l'impresa deve presentare all'inizio dell'anno successivo a quello di riferimento il fatturato attivo complessivo maturato esclusivamente nel porto per il quale si è ottenuta l'autorizzazione.

- L'autorizzazione ha una durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa e non può essere inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione.

- Annualmente si dovrà comunque verificare il permanere dei requisiti per l'ottenimento dell'autorizzazione e il rispetto degli obblighi imposti con il provvedimento autorizzativo.

- Delle determinazioni sul numero di autorizzazioni rilasciabili annualmente nei singoli porti è data notizia sul sito Internet della Regione Friuli Venezia Giulia, sezione "Bandi e Avvisi".

C) Servizi di interesse generale

- I servizi di interesse generale, analogamente alle concessioni di aree demaniali e banchine, vengono affidati mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

Nel 2020 la Giunta regionale ha provveduto ad attualizzare ed integrare le linee di indirizzo sopra indicate, adottando la DGR 1140/2021 del 22 luglio 2021 "*Linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro e per la redazione del piano operativo triennale (POT)*" di cui si riportano nel seguito i contenuti, anche partendo dall'analisi della situazione di fatto del complesso portuale e dalle esigenze di riqualificazioni in termini economici ed industriali dell'intera area.

1. Contenuti del Piano operativo triennale.

Il Piano operativo Triennale si dovrà strutturare tenendo in considerazione la seguente articolazione:

- quadro normativo, di programmazione e di pianificazione;

- analisi e valutazione del contesto di Porto Nogaro, con riferimento al retroterra produttivo e alle attività insediate nel comprensorio dell'Aussa-Corno, ai contributi pubblici a fini ambientali, ai traffici, alla gestione delle operazioni e dei servizi portuali;

- quadro competitivo, posizionamento di mercato, mercati di riferimento e potenziali;

- rapporto con i porti regionali;

- infrastrutture di accesso stradali, ferroviarie e accesso navigabile;

- stato delle infrastrutture, interventi infrastrutturali in corso e programmati;

- analisi delle prospettive di sviluppo;

- aspetti regolatori attuali e futuri;

- criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni, concessioni, erogazione dei servizi di interesse generale;

- canoni di concessione e di autorizzazione;

- rapporti tra Regione e Consorzio di sviluppo economico del Friuli;

- strategie di sviluppo delle attività portuali e interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

2. Analisi del contesto

Dovrà essere sviluppata un'analisi della struttura produttiva del comprensorio dell'Aussa- Corno, articolata per settori (siderurgico-metallurgico, metalmeccanico, chimico-farmaceutico, produzione vetrosa, impiantistico, ecc.), mettendo in rilievo i settori che hanno maggiore impatto economico locale e sui traffici del porto. Saranno messi in luce gli aspetti di natura economica e sociale e i relativi effetti sull'economia regionale, attraverso l'utilizzo di indicatori dai quali si possa evincere la rilevanza complessiva della specializzazione nell'area (ad esempio: numero complessivo occupati, valore totale della popolazione annua, patrimonio netto delle aziende, valore aggiunto prodotto/anno, imposte e tasse, ecc.). Sarà necessario analizzare l'entità occupazionale e il valore aggiunto prodotto annualmente sull'economia regionale, mettendo in relazione il numero degli addetti con l'entità del patrimonio netto e con i dati relativi alle entrate fiscali. L'analisi dovrà essere svolta anche sul piano dell'internazionalizzazione dei mercati di Porto Nogaro, dunque anche con riferimento alle esportazioni/importazioni.

Saranno approfonditi gli aspetti afferenti agli investimenti regionali relativi ai trasporti combinati, con la finalità di migliorare l'impatto sull'ambiente dei settori produttivi che interessano il comprensorio.

Dovrà essere presentata una sintesi delle statistiche del traffico marittimo di sbarco/imbarco a Porto Nogaro, tenendo conto che, ormai da diversi anni, essi hanno un andamento più o meno consolidato, suddiviso nelle tre fondamentali macro categorie delle rinfuse solide, dei prodotti siderurgici e metallurgici e del carico generale. La disamina delle componenti di traffico dovrà evidenziare sia gli sbarchi (importazioni) che gli imbarchi (esportazioni). Con riferimento alle esportazioni, l'analisi dovrà evidenziare sia quelle collegate al sistema della produzione dell'intorno manifatturiero di Porto Nogaro verso bacini regionali esterni all'Aussa-Corno, sia quelle verso altre regioni del Nord Italia, nonché le quote rivolte all'estero.

Dovranno essere sviluppate analisi e considerazioni sul grado di utilizzo della banchina "Margreth", attraverso la contestualizzazione di opportuni indicatori, quali il numero delle navi attraccate, la loro dimensione media, ecc., elementi propedeutici alla definizione di strategie che puntino all'ottimale utilizzo della banchina.

<u>*3. Posizionamento di mercato e prospettive*</u>

Considerando che il comparto industriale localizzato nell'ambito consortile nell'area di Porto Nogaro costituisce un fondamentale bacino di utilizzatori dello scalo portuale nogarese e che le imprese operanti nel settore siderurgico, in particolare, utilizzano con una certa continuità le risorse logistiche disponibili nell'area, compresa quella portuale, dovrà essere sviluppata un'analisi del posizionamento di mercato con particolare riferimento ai mercati potenziali ed emergenti. In quest'ottica va considerato il ruolo fondamentale che riveste l'accessibilità marittima di Porto Nogaro, con riferimento alla collocazione strategico-geografica naturalmente funzionale al tessuto produttivo regionale, che permette di offrire servizi rivolti a specifici settori industriali, collegati a partite marittime di media o piccola dimensione, sia in importazione che in esportazione. A tal fine le strategie da considerare negli scenari di sviluppo in termini di traffici in esportazione dovranno tenere conto della particolare specializzazione del tessuto produttivo, prevalentemente basato su prodotti siderurgici; per quanto riguarda le importazioni, sarà necessario considerare il rapporto con le filiere produttive locali.

<u>*4. Interventi infrastrutturali in corso e programmati e strategie di sviluppo*</u>

Considerato che il porto commerciale di Porto Nogaro è costituito dal comprensorio definito "Bacino Margreth" e che l'area dispone di una banchina lineare di 860 metri operativi, di un raccordo ferroviario "sottobordo" per una ampia parte della banchina e di ampi spazi retrostanti, si dovrà verificare se l'attuale banchina risulti adatta al traffico in essere e ad un suo eventuale sviluppo futuro.

Con riferimento al raccordo ferroviario presente nel comprensorio portuale, i recenti lavori di potenziamento e ammodernamento del raccordo ferroviario nella zona industriale dell'Aussa-Corno porteranno facilitazioni operative al traffico ferroviario che, attualmente, non raggiunge comunque livelli particolarmente elevati. A tale

proposito si dovrà inquadrare l'utilizzo di questa infrastruttura in relazione alla banchina e alla catena logistica integrata ferroviaria connessa al sistema.

Dovrà essere evidenziata l'idoneità dell'accessibilità stradale alla zona portuale, attualmente dotata di accesso stradale, assicurato dalla Strada Provinciale 80 dell'Aussa-Corno e relativi raccordi. Infine, potranno essere individuate eventuali ulteriori migliorie dal punto di vista infrastrutturale che interessano l'intera area.

Sarà necessario affrontare il tema dell'accessibilità marittima al comprensorio portuale, con particolare attenzione agli aspetti legati alla manutenzione dei fondali, in funzione delle tipologie di traffico attuali e future di interesse per Porto Nogaro. Sarà tratteggiato un quadro complessivo degli interventi infrastrutturali realizzati, di quelli in corso e di quelli programmati. Dovrà inoltre essere sviluppato un sistema di monitoraggio per la verifica e lo sviluppo delle strategie del POT, anche definendo un idoneo sistema di indicatori.

5. Rapporti tra Regione Friuli Venezia Giulia e Consorzio di sviluppo economico del Friuli.

Per quanto attiene alle aree ricomprese nell'ambito portuale di Porto Nogaro, si provvederà, anche ai sensi dell'art. 9 della legge regionale 31 maggio 2012 n. 12, a concludere accordi intersoggettivi tra la Regione e il Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF) o a rilasciare al medesimo deleghe per lo svolgimento di compiti coerenti con gli scopi istituzionali dei medesimi soggetti, al fine di poter assentire in concessione e gestire in maniera omogenea e coerente, anche dal punto di vista giuridico amministrativo ed economico, l'ambito spaziale rappresentato dalla fascia di banchina, in area demaniale marittima, e quella di retro-banchina, di proprietà dello stesso COSEF, quale spazio integrato, in ragione dell'interfunzionalità delle due aree. Su tale spazio integrato sarà applicato un procedimento di rilascio delle nuove autorizzazioni/concessioni sviluppato in modo condiviso e coordinato tra Regione e COSEF, sulla base degli accordi conclusi tra i due Enti. I medesimi accordi includeranno anche le modalità di gestione dei servizi di interesse generale.

6. Concessioni portuali

Nell'ambito portuale di Porto Nogaro, con riferimento al contesto operativo della Banchina "Margreth", le aree rappresentate dalla banchina demaniale e dall'area di retrobanchina di proprietà del Consorzio, verranno assentite in concessione, con procedimento integrato tra Regione e COSEF, sulla base del modello concessorio "operatore terminalista", mediante procedure di evidenza pubblica.

La procedura di selezione ad evidenza pubblica potrà essere avviata d'ufficio, previa pubblicazione di avviso, o su istanza di parte, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto in particolare dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. Le concessioni potranno essere rilasciate anche su istanza di parte, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica.

Per quanto attiene al numero delle concessioni assentibili ad operatori terminalisti autorizzati presso Porto Nogaro, in ragione del contesto operativo dell'area della banchina Margreth, condizionato dalla limitatezza delle sue dimensioni, nonché dal grado di attuale utilizzo del potenziale infrastrutturale, viene privilegiata la possibilità del rilascio di un'unica concessione ad un singolo terminalista oppure, in subordine, di una concessione duplice a due distinti terminalisti, eventualmente "differenziata" o "asimmetrica", per superficie assegnata, purché tale suddivisione garantisca il complessivo efficiente utilizzo di tutte le aree portuali disponibili.

Dovranno essere individuati i criteri sulla base dei quali effettuare una valutazione comparativa delle istanze concessorie funzionale a selezionare le domande concorrenti, qualora il numero delle stesse sia superiore rispetto al numero delle concessioni assentibili.

Nell'ambito portuale dovranno essere assicurati idonei spazi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, nel rispetto, tra gli altri, dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Costituisce motivo ostativo al rilascio di concessione ad uso esclusivo la mancanza dei suddetti spazi, che potranno essere resi disponibili anche con criteri di flessibilità.

Considerate le modeste dimensioni e le attuali profondità dei fondali del porto, le concessioni a favore di terminalisti devono prevedere, in caso di indisponibilità di altro accosto pubblico, l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di operatori economici autorizzati all'autoproduzione, assicurando la massima utilizzabilità della banchina concessa al terminalista La durata delle concessioni dovrà essere rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione.

Nell'ambito del POT verranno definiti i parametri per il calcolo dei canoni concessori e le riduzioni riconoscibili ai concessionari in specifici casi particolari. La disciplina di dettaglio in materia di concessioni potrà definire livelli di riferimento dei canoni, a partire anche da quelli tabellari, anche in relazione alle diverse durate delle concessioni e di altri parametri, tra i quali il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e gli investimenti infrastrutturali per lo sviluppo portuale.

I canoni potranno essere altresì articolati in:

a) una componente fissa, proporzionale all'estensione delle aree interessate, che tiene anche conto dell'ubicazione, dello stato e del livello di infrastrutturazione delle aree stesse, nonché dei vincoli/vantaggi da questi oggettivamente derivanti e del grado di partecipazione alla realizzazione delle infrastrutture portuali; tale componente potrà essere rivista qualora, in vigenza del contratto di concessione, dovesse mutare lo stato di infrastrutturazione delle aree;

b) una componente variabile, determinata mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva, energetica ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio, in particolare

trasportistico e di integrazione intermodale del porto, anche con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti e alle performance di servizio offerte.

7. Autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali

Sulla base dell'adozione del modello concessorio "operatore terminalista", mediante il rilascio di una concessione integrata tra area di banchina demaniale e di retro-banchina di proprietà consortile, anche le autorizzazioni all'esercizio delle attività portuali dovranno essere integrate - e quindi concesse contestualmente e per la stessa durata – alle concessioni di aree di banchina assentite all'operatore portuale (una o due a seconda che si propenda per una concessione "unitaria" o "duplice"), come consentito dall'articolo 12, in combinato disposto con l'articolo 11, della LR 12/2012.

Dovranno essere individuati i criteri sulla base dei quali effettuare una valutazione comparativa delle istanze autorizzatorie funzionale a selezionare le domande concorrenti, qualora il numero delle stesse sia superiore rispetto al numero delle autorizzazioni assentibili, nell'ambito del procedimento integrato di rilascio delle relative concessioni. Il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'esercizio di operazioni e servizi portuali è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

a) la maggior produttività del porto;

b) l'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.

Delle determinazioni sul numero di autorizzazioni rilasciabili annualmente presso Porto Nogaro è data notizia sul sito Internet della Regione Friuli Venezia Giulia, sezione "Bandi e Avvisi".

Nell'ambito del POT verranno definiti i parametri e le modalità di calcolo dei canoni autorizzatori. L'autorizzazione ha una durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa e non può essere inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione.

8. Servizi di interesse generale all'utenza indifferenziata

I servizi portuali di interesse generale all'utenza indifferenziata, erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni, o anche esterni, in caso di concessione duplice, saranno affidati, tramite procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza, a soggetti neutrali, privi di legame di natura societaria con alcun concessionario, a tutela dei principi di concorrenza e non discriminazione, oppure potranno essere affidati ad un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambi i concessionari, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica, con clausole che colleghino il periodo di fornitura con la coesistenza delle concessioni. Le autorizzazioni per i servizi di interesse generale, erogati entro le aree della concessione, per i quali non vi sono rischi di interferenza e di pratiche non concorrenziali, potranno essere affidati ai singoli concessionari, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

Nell'ambito del POT dovrà essere verificata la modalità per la migliore gestione dei singoli servizi di interesse generale. Per ogni servizio di interesse generale devono essere necessariamente valutate le caratteristiche sul piano formale (es. titolarità formale della competenza della fornitura servizio generale), tecnico (efficienza produttiva del servizio), della competizione (sia sul lato delle "gare" per l'affidamento, sia per gli aspetti concernenti le relazioni competitive fra operatori concessionari, nel caso che vi siano più concessionari interessati a godere dell'identico servizio e possano crearsi potenziali problemi di "simmetria" nel caso di concessioni multiple) e ciò sulla base della formulazione di criteri generali a cura del POT.

Infine, in particolare, dovranno essere definiti i rapporti tra Regione e COSEF e regolato successivamente, in modo univoco e trasparente, il rapporto sub-contrattuale per la gestione del servizio da parte del concessionario, all'interno delle aree in concessione.

9. Disciplina di dettaglio e riferimenti

Nell'elaborazione del POT si terrà conto della Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n. 3087 del 5 febbraio 2018, avente ad oggetto "Concessioni di aree demaniali marittime e banchine portuali nei porti Sede di Autorità di Sistema Portuale", nonché della Delibera n. 57 del 30 maggio 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ad oggetto "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione", che approva principi e criteri volti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, allo scopo di incentivare la concorrenza, migliorare l'efficienza delle gestioni e contenere i costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori. La disciplina di dettaglio in materia di concessioni e operazioni/servizi portuali verrà declinata con il provvedimento del Direttore centrale competente, ai sensi dell'articolo 11, commi 1 e 4 e dell'articolo 12, comma 8 della LR 12/2012.

1.2.4 COMPITI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA

Rispetto alle competenze trasferite dallo Sato alla Regione, in materia demaniale marittima che attengono alla gestione portuale, con particolare riferimento al rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali, delle concessioni di aree e banchine e alle opere di infrastrutturazione, spettano all'Autorità Marittima le funzioni di polizia e sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali nonché altri compiti stabiliti dalla normativa vigente.

Per quanto d'interesse del presente Piano Operativo Triennale, le funzioni amministrative sul demanio marittimo portuale di Porto Nogaro presidiate dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, che risponde, per determinati adempimenti, anche alla Capitaneria di Porto di Monfalcone, sono le seguenti: autorizzazione di nuove opere in prossimità del demanio (art. 55 Cod. Nav.); autorizzazioni (ex art. 68 Cod. Nav.); concessioni demaniali per l'approvvigionamento delle fonti di energia (art. 11, c. 1, lett. oo, del d.lgs. 111/2004); gestione della fornitura del lavoro portuale temporaneo (art. 17, L. 84/1994); sistema informativo del demanio marittimo

(art. 11, c. 1, lett. pp, del d.lgs. 111/2004); sicurezza portuale, servizi tecnico-nautici nei limiti di cui all'art. 14 della L.84/1994.

1.3 IL QUADRO "PIANIFICATORIO" E DI PROGRAMMAZIONE

1.3.1 IL PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ E DELLA LOGISTICA APPROVATO CON DPR 300 DEL 16 DICEMBRE 2011.

Relativamente alla pianificazione ed al governo territoriale, per quel che riguarda Porto Nogaro, fondamentale importanza rivestono il "Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della Logistica", elaborato dall'amministrazione regionale nel biennio 2010-2011 ed approvato con Decreto del Presidente nr. 300 del 16 dicembre 2011, nonché il "Piano del Governo del Territorio", ai sensi della Legge regionale 3 dicembre 2009, n. 22, approvato con DGR nr. 693 del 11 aprile 2013.

Una sintesi degli elementi essenziali di questi due ultimi piani è riportata in APPENDICE ALLA PARTE I del presente documento.

Si può rilevare, come peraltro sarà notato più oltre, che, dal 2011 alla data odierna, anche in relazione al particolare contesto di Porto Nogaro, l'evoluzione dei mercati e più in generale degli assetti economici e organizzativi rilevanti per l'ambito della portualità regionale hanno reso obsoleti diversi elementi dei suddetti piani,

In relazione al mutamento dei quadri di riferimento è esemplare, nell'ambito in particolare del "Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica", la prefigurazione di opere quali il raddoppio di porto Margreth sulla sponda est del fiume Corno e il raddoppio stradale.

Questi interventi, non appaiono totalmente armonici ad un contesto complessivo caratterizzato da un lato da aspettative di sviluppo quantitativamente alquanto meno elevate rispetto a quelle di un decennio fa e, dall'altro, di un contesto maggiormente complesso per lo sviluppo, in genere, delle grandi opere pubbliche.

Allo stato attuale è comunque in corso di verifica l'opportunità di perseguire la realizzazione del secondo ingresso stradale all'Aussa Corno come previsto dal PRITMML.

In relazione ai principali interventi programmati, rispettivamente nell'ambito del Piano della Logistica Regionale e nel Piano del Governo del Territorio, lo stato di avanzamento a settembre 2020 risultava essere quello riportato nella Tabella 1:

OPERA	STATO AVANZAMENTO
1. Completamento delle pavimentazioni portuali del piazzale Margreth e costruzione di nuovi magazzini e tettoie coperte.	**Programmato a tre anni, finanziamento da reperire, anche con possibile inserimento nell'ambito di futuri accordi di concessione**
2. Ottimizzazione di viabilità, parcheggi, aree attrezzate per la sosta camion	**In fase di progettazione: finanziato**
3. Raccordo ferroviario di circonvallazione dell'abitato di S. Giorgio di Nogaro	**Intervento in corso di progettazione; nella tratta di competenza del Consorzio il binario di dorsale è in fase avanzata di raddoppio**
4. Realizzazione della variante di Porpetto alla S.P. 80	**Completato a cura di FVG Strade S.p.A.**
5. Opera risolutiva di dragaggio per portare i fondali a 7,5 m di profondità	**In corso, di competenza della Direzione Regionale Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile [3]**
6. Sistema per la navigazione notturna	**Eseguito (boe di navigazione) [4]**

Tabella 1 - Stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali previsti dal "Piano della Logistica 2011", rispetto alle previsioni dei rispettivi piani di sviluppo di Porto Nogaro e della Zona Industriale Aussa – Corno; fonte: studio Aiom 2021.

1.3.2 IL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO E LE RELATIVE VARIANTI

L'ambito di riferimento

Il Piano Regolatore di Porto Nogaro è stato approvato con decreto n. 307 del Presidente della Giunta il 04.09.1996 ai sensi della L.R. 22/97 e redatto dal Consorzio per la Zona Industriale dell'Aussa – Corno ai sensi della L.R. 14.08.1987, n. 22 ed in attuazione del Piano Regionale dei Porti approvato con il D.P.G.R. n. 105/Pres. del 23.02.1989.

Con il decreto DEC/VIA2439 di data 16.04.1996 il Ministro dell'Ambiente, in concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali, aveva espresso parere positivo sulla parte di piano relativa all'infrastrutturazione di piazzale Margreth.

[3] Si rimanda l'approfondimento al capitolo "

6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica".

[4] Si rimanda l'approfondimento al capitolo "

6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica".

Il Piano Regolatore ha come ambito di riferimento il porto comprensivo di banchine, piazzali, servizi, impianti e infrastrutture connessi con le attività portuali commerciali, il fiume Corno dal ponte stradale in corrispondenza dell'abitato di Villanova alla foce, l'area della confluenza dei fiumi Aussa e Corno, il canale translagunare, il canale Banduzzi stesso e la darsena di Torviscosa. Tutti questi elementi sono assoggettati agli indirizzi e alle precisazioni del Piano Regolatore.

Riguardo il piazzale Margreth, il Piano regolatore ne prevede l'ampliamento a sud fino alla banchina esistente "per demolizioni" (banchina *Cristin* ora di proprietà Marcegaglia). Il nuovo piazzale così ampliato è individuato come zona L1 – "Porto di interesse regionale".

1.3.3 LE VARIANTI 1 E 2 AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO (RITIRATE)

Dopo l'approvazione del Piano Regolatore sono intervenute alcune varianti.

La Delibera n. 34/1383 del 19/03/2001 del consorzio ZIAC, ha decretato la sospensione dell'iter della Variante 1 al PRPN e l'adozione della Variante 2 al Piano Regolatore del porto di San Giorgio di Nogaro – approdo 4 Foce Fiume Corno per la realizzazione della banchina di attracco traghetti.
Una successiva Delibera assembleare n. 7/3276 di data 19.05.2005 ha dato ratifica della delibera consiliare relativa al ritiro della variante 2, in quanto non più funzionale agli obiettivi consortili.
Le varianti sopra richiamate corrispondevano nei contenuti al progetto di "Realizzazione della banchina portuale e delle opere a terra in Comune di San Giorgio di Nogaro (attracco Traghetto)", già sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2032 del 10/06/2002.

1.3.4 LA VARIANTE 3 AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO (VIGENTE)

Un'ulteriore variante, a differenza delle due precedenti (ritirate), è stata adottata dal Consorzio nel 2002, e approvata successivamente con decreto n. 41 del Presidente della Giunta il 19/02/2006.

Si tratta della variante generale al bacino Margreth. Con nota prot. 5023 del 10/11/2003 il Ministero dell'Ambiente ha dichiarato la non assoggettabilità della variante alla procedura di VIA nazionale.

La Variante 3 riguarda, a livello di zonizzazione, l'introduzione di alcune modifiche relative esclusivamente al completamento del porto commerciale individuato come "Bacino Margreth" (comprensivo dell'ambito portuale di "P.le Margreth" e dell'annesso "bacino idrico di evoluzione"), operando nel contempo un aggiornamento della zonizzazione riferita all'area considerata, mediante trasposizione e adattamento della stessa su base cartografica aggiornata, derivata dalla Carta tecnica regionale numerica.
A livello normativo, la Variante 3 prevede l'introduzione di alcune modifiche ed integrazioni relative ad alcuni punti specifici delle norme di attuazione, operando nel contempo un "assestamento" generale della normativa

valida per l'intero ambito territoriale interessato dal Piano regolatore di Porto Nogaro (ma con riflessi, di fatto, riferiti sostanzialmente al solo piazzale Margreth e, in piccola parte, alla sponda del Fiume Corno in Comune di San Giorgio di Nogaro).
Questa variante non opera alcuna modifica "strutturale" relativamente alle tratte navigabili in quanto tali, se si escludono le limitate modifiche, comunque non riferite ai parametri tecnici e di navigabilità, conseguenti alle variazioni di zonizzazione del "Bacino Margreth" - quale l'eliminazione degli attracchi ro-ro in precedenza previsti con l'eliminazione della "Banchina Cristin" e rettifica della relativa sponda.
Scendendo nei dettagli, essa infatti regola:

1. una riorganizzazione di dettaglio dell'area a sud, in prossimità dell'ex "Banchina Cristin", allo scopo di ottenere una banchina rettilinea lungo il Fiume Corno (che in questo tratto assume la classifica di canale demaniale marittimo), con il contestuale stralcio degli attracchi ro-ro, non più richiesti dal traffico di cabotaggio;

2. la modifica del margine Sud, in aderenza allo stato di fatto che vede presente e funzionante uno stabilimento industriale, con riduzione della zona destinata al porto per circa mq 27.227 complessivi, di cui circa mq 22.026 posti lungo Via Fermi, in prossimità dell'accesso ferroviario allo stabilimento "Marcegaglia", da destinarsi ad usi industriali connessi con il predetto stabilimento e altri circa mq 5.201 posti sul limite sud-est dell'ex "Banchina Cristin", necessari a rettificare il confine verso lo stabilimento in questione, mantenendo una adeguata distanza dal medesimo, che altrimenti si sarebbe trovato con uno spigolo posto sulla recinzione del porto;

3. la conferma del rimanente perimetro complessivo del P. le Margreth, con revisione dell'ambito portuale soggetto a regime doganale;

4. la suddivisione delle funzioni interne ed esterne al porto (inteso anche come area soggetta a regime doganale e come tale soggetta a particolari regole per l'accesso e l'uscita dei mezzi, dei materiali e delle persone), concentrando all'interno le funzioni più propriamente portuali;

5. la concentrazione all'interno del recinto doganale delle funzioni strettamente connesse con l'attività portuale e accorpamento alle funzioni direzionali e amministrative delle funzioni di ristoro, prevedendone la possibilità sia all'interno che all'esterno del porto, in relazione alla tipologia di utenti (si ricorda che l'ingresso e l'uscita dal porto equivalgono a valicare la frontiera doganale extracomunitaria);

6. la collocazione all'esterno del recinto portuale della maggior parte delle aree verdi (con funzioni di "filtro"), dei parcheggi per gli autotreni in attesa di ingresso al porto e dei servizi inerenti attività connesse con il porto ma da espletarsi all'esterno del recinto doganale, o comunque destinate ad utenti sia interni che esterni al porto (quali il pronto soccorso, i servizi antincendio, i servizi direzionali, amministrativi e di ristoro rivolti agli operatori esterni, ecc.);

7. l'inserimento di una pista di vigilanza doganale lungo la recinzione portuale, come richiesto dal Comando della G.d.F. e ridefinizione dei valichi doganali, con aggiunta di un valico per le emergenze separato dal cancello ferroviario e di un valico pedonale a presidio automatizzato fra le due previste palazzine servizi, poste rispettivamente all'interno e all'esterno della recinzione portuale;

8. lo spostamento dell'ingresso previsto a Nord con razionalizzazione dei parcheggi autotreni, allo scopo di conseguire una zona di idonea capienza per la sosta o la semplice fermata dei mezzi in attesa di entrare in porto, riservando l'attuale ingresso, privo di corsie di accumulo, al transito dei mezzi leggeri e alla sola uscita di quelli pesanti ed evitando in tal modo le code di autotreni in attesa che attualmente si formano lungo via Fermi;

9. la ridefinizione della testata nord della banchina con prosecuzione fino alla sponda del fiume Corno dell'area verde di filtro e spostamento di alcune delle funzioni interne al porto che interferiscono con lo sviluppo della banchina verso Nord;

10. l'aggiornamento della normativa di attuazione.

1.3.5 SINTESI DEI PUNTI CHIAVE IN RELAZIONE ALLA VARIANTE VIGENTE

Prolungamento banchina a sud o mantenimento dell'attuale Banchina "Cristin"

Il prolungamento della banchina a sud, previsto nella vigente variante 3 (cfr. Figura 2), comporterebbe costi molti alti, anche con la soluzione tecnica della cassa di colmata, implicando la necessità di espropriare una parte delle aree attualmente utilizzate da un insediamento industriale. L'eventuale scelta di ritornare alla soluzione di piano precedente, mantenendo la banchina attuale destinandola ad attracco ro-ro, comporterebbe comunque la necessità di una ridefinizione del perimetro di competenza della Zona L1.

Si veda a proposito la successiva Figura 3 che riporta l'area destinata all'esproprio necessaria all'attuazione della variante 3 e il corrispondente nuovo perimetro L1. Si può notare che l'eventuale decisione di mantenere e utilizzare l'attuale banchina comporterebbe la necessità di modificare nuovamente il perimetro della zona portuale L1.

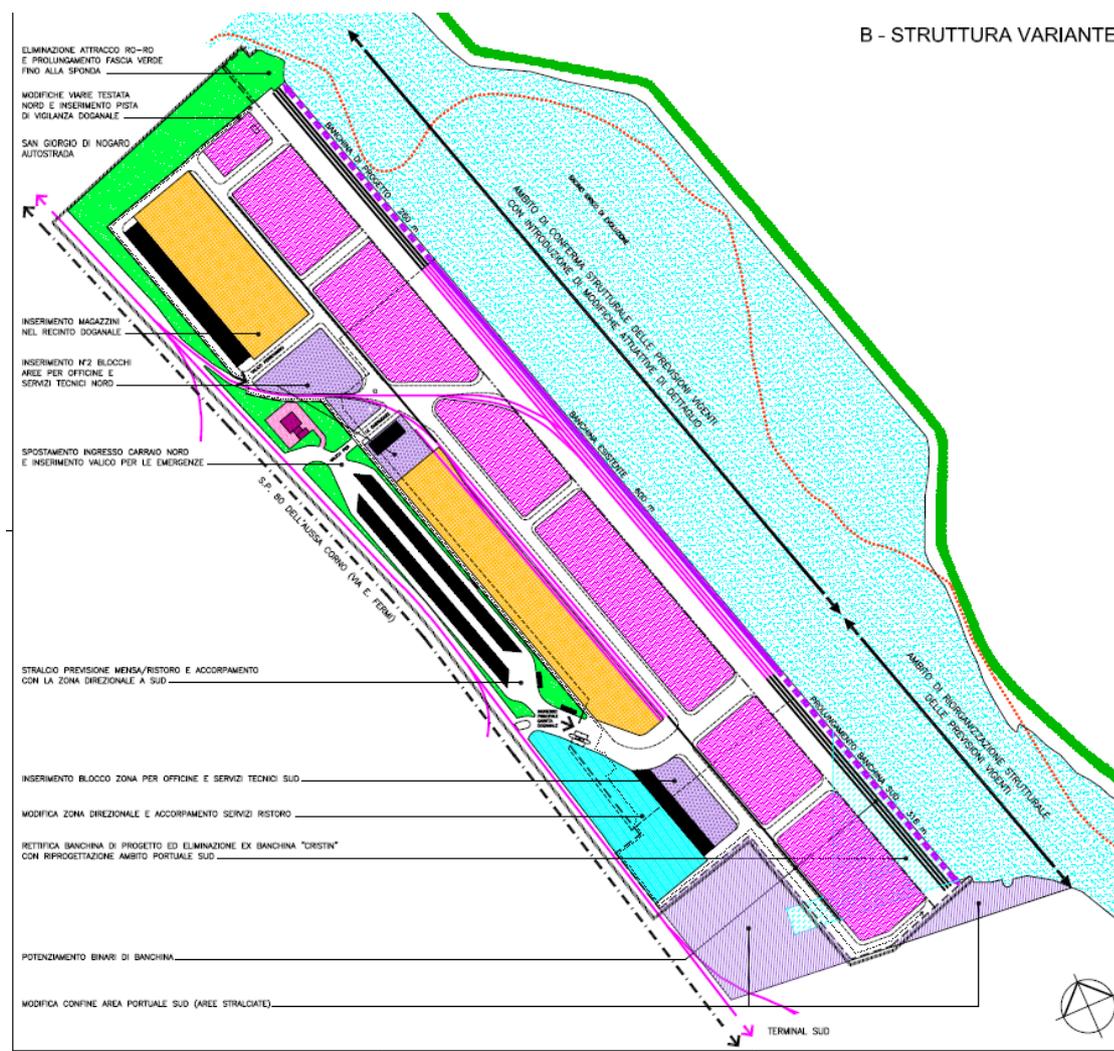



Figura 2- Variante 3 (vigente) del PRP di Porto Nogaro; fonte CoSEF.

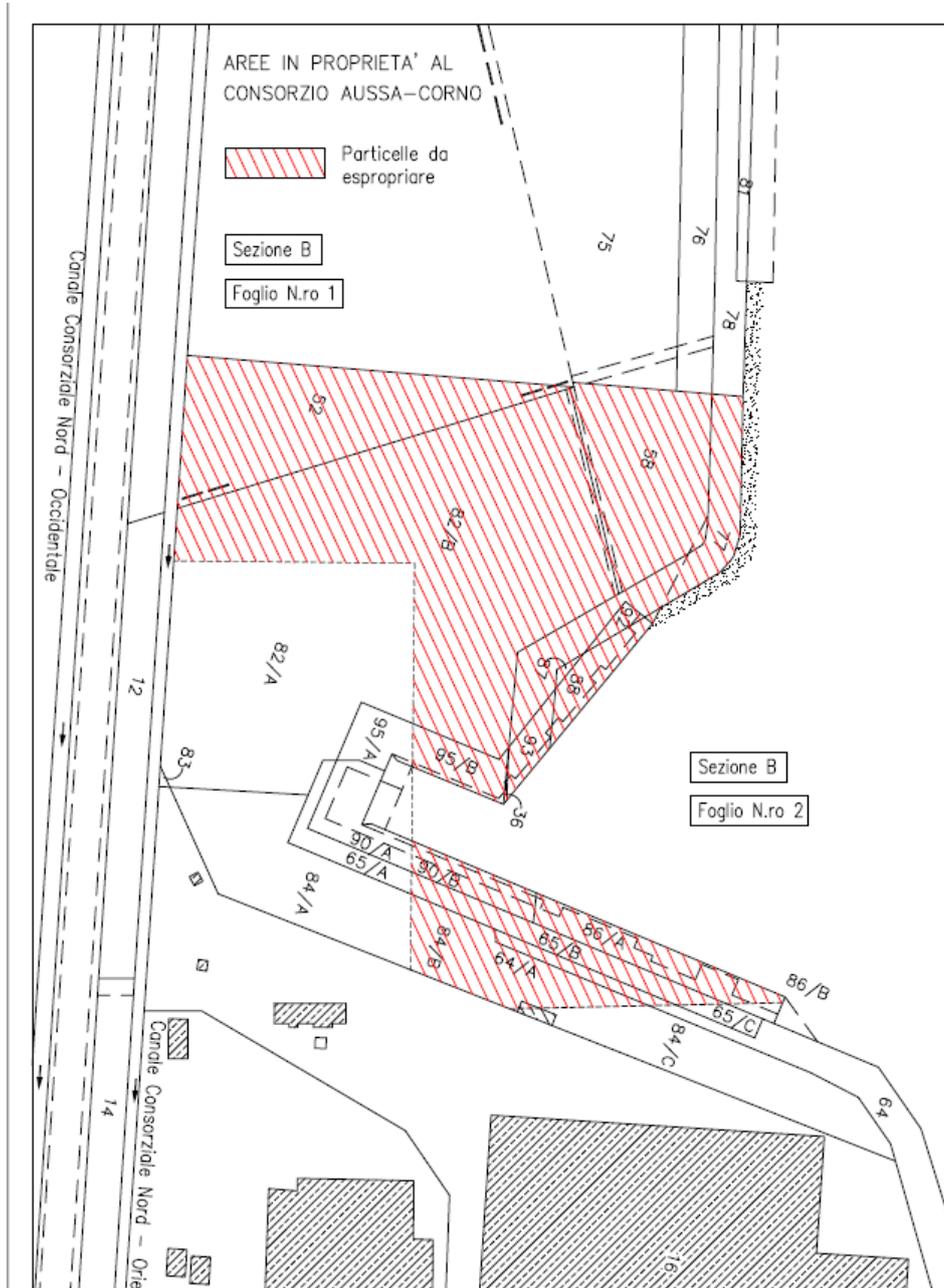



Figura 3 - Area destinata all'esproprio e necessaria all'attuazione della variante; fonte: CoSEF.

Aree interne ed esterne e accesso pedonale

L'attuale palazzina servizi ubicata all'interno dell'area doganale ospita gli uffici della dogana, della capitaneria, dei piloti, degli ormeggiatori e le agenzie marittime. Al momento gli spazi sono più che sufficienti per prevederne il raddoppio previsto. La necessità di renderla direttamente accessibile al pubblico dall'esterno dell'area doganale comporterà lo spostamento di parte della recinzione e dell'ingresso principale, che sarà spostato sul retro; l'attuale ingresso, munito di tornello a badge, potrà essere utilizzato solo dagli autorizzati.

Parcheggio esterno

La variante 3 introduce la necessità di un nuovo accesso all'area portuale Margreth più a nord per permettere la sosta dei camion in ingresso e in uscita all'area doganale in totale sicurezza. La possibilità di realizzare un'uscita a rotatoria su via Fermi risolvendo il problema della svolta a sinistra su via Fermi non era stata presa in considerazione anche perché esterna al perimetro dell'area portuale L1; la realizzazione di una rotonda rientra comunque nelle possibilità di gestire gli incroci previste dalle norme del P.R.G.C. del Comune di San Giorgio di Nogaro.

1.3.6 CONCLUSIONI PROSPETTIVE SULLA VARIANTE

L'evoluzione pianificatoria degli ultimi venti anni ha portato a concentrare gli interessi e le risorse prevalentemente nell'ambito di porto Margreth.

La "Variante 3", riguardante lo sviluppo dell'ambito di piazzale Margreth, ha ulteriormente contribuito al progressivo abbandono di porto Vecchio, utilizzato ormai solo per l'accosto dei mezzi della Capitaneria di Porto e tecnico nautici, deposito provvisorio di materiali per lavori marittimi e accosti temporanei di imbarcazioni autorizzate.

Per il prossimo triennio, la linea prioritaria risulta quindi essenzialmente diretta a concentrarsi sulla manutenzione programmata dell'asta fluviale, sulla messa in sicurezza e sistemazione della viabilità di accesso esistente, sull'efficientamento delle dotazioni dell'area "retroportuale" Margreth, attuando comunque una parte delle previsioni urbanistiche della variante già descritte; fra queste, la realizzazione di magazzini e tettoie da parte dei soggetti operanti nel porto.

Nella previsione di una prossima variante al P.R.P. di Porto Nogaro che dovrà decidere le funzioni di Porto Vecchio, sarà necessario prendere in considerazione un altro accosto già presente sull'asta navigabile del Corno, e più precisamente la banchina denominata "Pittini" e parte della retrostante area ex Eurofer.

A proposito, va richiamato che l'Amministrazione regionale ha previsto già da lungo tempo (15 anni) uno specifico finanziamento per il completamento della banchina, ad oggi resa inutilizzabile, a causa della necessità dell'intervento di bonifica dello specchio acqueo prospiciente la banchina nonché del terreno retrostante.

1.4 IL QUADRO URBANISTICO TERRITORIALE: RAPPORTO DELLA "PIANIFICAZIONE DELLE D1" RISPETTO AL PRP E AD ALTRI PIANI EVENTUALMENTE INCIDENTI LA D1 DI COMPETENZA

Tra i fini istituzionali del CoSEF rientra a pieno titolo l'attività di Pianificazione territoriale dei comparti industriali "di interesse regionale" gestiti (le cosiddette Zone D1) ovvero ZIU, Alto Friuli, Aussa Corno e Cividalese.

Il CoSEF, pertanto, attua le proprie strategie territoriali con l'adozione del Piano Territoriale Infraregionale (PTI): si tratta di un piano urbanistico che regola le aree industriali di competenza ed è uno strumento equiordinato (di pari livello) rispetto ai Piani regolatori generali (PRGC) dei Comuni.

Ad oggi, solo i comparti di ZIU ed Alto Friuli sono dotati urbanisticamente di un Piano urbanistico, che regola e indirizza l'uso del suolo (prevalentemente industriale, ma anche destinato a servizi di supporto es. parcheggi intermodali, impianti tecnologici, scali ferroviari ecc.).

Per ciò che concerne i sub-comparti non dotati di PTI (Aussa Corno, entro i territori classificati come "D1" di San Giorgio di Nogaro, Carlino, Torviscosa, Cervignano e Terzo di Aquileia nonché del Cividalese, entro i territori D1 di Moimacco e Cividale del Friuli), il CoSEF ha già dato corso alla progressiva integrazione urbanistica di tali territori con l'obiettivo di adottare dei "PTI parziali" entro i singoli sub-comparti.

In tale contesto, rispetto alla formazione del "Piano Regolatore Portuale" di Porto Nogaro, resta da verificare la compatibilità e il grado di incidenza normativo e/o azzonativo rispetto le D1 (lato CoSEF e lato comune) in relazione ai seguenti aspetti:

- a livello delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRP se tali modifiche normative incidono a vario titolo (significativamente o meno) sulle D1 lato CoSEF e lato PRGC;
- se (e in che modo) incidono la D1: la competente assemblea dei Soci CoSEF sarà comunque chiamata ad esprimersi nel merito, poiché la competenza sulle D1 resta del CoSEF;
- a livello di ZONIZZAZIONE del PRP, rilevano in particolare 2 casistiche:

1. se tali modifiche di zonizzazione interessano i margini e la "prossimità" della perimetrazione D1 CoSEF adottata nel 2018, occorre comunque valutare, oltre ad indicare, quali effetti urbanistico-territoriali produce la variante al Piano e quali modifiche porti rispetto le aree industriali di livello regionale D1; queste ultime sono attualmente zonizzate (da PPG o PRGC), anche e soprattutto in prospettiva della redazione del PTI PARZIALE entro il territorio di San Giorgio di Nogaro (in corso di avvio);
2. se tali modifiche di zonizzazione intendono incidere/stralciare "aree già perimetrate D1 CoSEF" (con gli effetti finali di scorporare superfici di D1 CoSEF come perimetrate nel 2018) con significativi effetti lato CoSEF, da valutare in seno alla competente Assemblea dei Soci, poiché le aree D1 sono istituzionalmente di competenza del PTI.

Nel dettaglio, occorre tenere in debita considerazione lo stato della pianificazione in essere entro D1 di San Giorgio di Nogaro. Si rileva a proposito che:

- la perimetrazione dell'ambito di competenza del CoSEF, classificato dal Piano Urbanistico Regione PURG del 1978 tuttora vigente fra gli *Agglomerati industriali di interesse regionale – ZONE D1,* è stata acquisita (fissata) dalla competente assemblea dei Soci CoSEF nel dicembre 2018;

- dal lato del Consorzio, i contenuti di zonizzazione e normativi sono attualmente riferiti al PPG del 1993, in parte superati, ma vigenti a tempo indeterminato, fino all'approvazione del PTI parziale;

- dal lato del Comune, i contenuti di zonizzazione e normativi sono presenti anche nel PRGC, sussistendo quindi una criticità di allineamento normativo, (che sarà superata quando il PTI farà confluire unitariamente ed univocamente la norma e l'azzonamento in un unico strumento che è appunto il PTI;

- nel caso della Zona Aussa Corno, in cui c'è assenza di PTI (e, comunque, nelle more della redazione dei "PTI parziali" entro il singolo sub-comparto), qualunque attivazione di procedura di variante ad un Piano urbanistico che abbia incidenza a qualunque titolo sulla D1 CoSEF (modifica normativa, di zonizzazione o grafica nel senso di modifica alla perimetrazione fissata da CoSEF come anzidetto) è sottoposta a parere/nulla osta da parte della competente Assemblea dei Soci nel corso di specifica seduta, con una procedura di notevole complessità, vista la presenza di 15 Comuni Soci ed altri Enti;

- la regolazione urbanistica entro le D1 viene esclusivamente fissata/valutata dalla competente Assemblea mediante adozione dello strumento di competenza.

In sintesi, ne consegue che se la portata ed il livello delle modifiche incidenti a vario titolo da uno strumento diverso dal PTI sulla D1 vengono giudicate significative ed accogliibili dal CoSEF e quindi (ad es. anche in una Conferenza di Servizi) anche dalla Regione (poiché le D1 sono di *interesse regionale* ed il PTI viene esclusivamente approvato con Decreto del Presidente della Regione), il risultato - *per definizione* - potrà anche determinare lo stralcio di tale porzione da zona D1 ad altra Zona urbanistica, e per questo tale area andrà pianificata da *Soggetti terzi*. L'eventuale stralcio dovrà comunque essere ratificato successivamente con una variante al PTI parziale (avuto riferimento alla perimetrazione di competenza che è stata fissata nel 2018).

È appena il caso di rilevare che nel contesto di pianificazione regionale, il PURG dovrebbe coordinare modifiche o integrazioni o stralci delle D1 come perimetrate dal medesimo vigente dal 1978.

PARTE II – IL CONTESTO DI PORTO NOGARO: ANALISI E VALUTAZIONI PROPEDEUTICHE

1 LE ATTIVITÀ INSEDIATE NEL COMPRENSORIO DELL'AUSSA CORNO E IL RESTO DEL RETROTERRA PRODUTTIVO

1.1 IL CONTESTO PRODUTTIVO DELL'AUSSA CORNO

Il porto di Porto Nogaro è un porto collocato nel cuore di una zona industriale di rilevante valenza, la quale, pur nella varietà di settori insediati, mostra una notevole specializzazione nel settore siderurgico-metallurgico.

Porto Nogaro trova tradizionalmente, in tale contesto produttivo localizzato nella prossimità, un importante (sebbene non sia assolutamente l'unico) ambito di mercato, con particolare riferimento all'importazione di semilavorati.

Una sintesi della struttura produttiva del comprensorio dell'Aussa Corno, sulla scorta di dati forniti dal CoSEF e riferiti alla situazione dell'ultimo rilevamento (2020) [5], è raffigurata nella Tabella 2.

NR	SETTORI PRODUTTIVI	DIPENDENTI 2020	FATTURATO ANNO 2020
6	SIDERURGICO-METALLURGICO	586	€ 1.105.191.347,00
10	METALMECCANICO	989	€ 606.458.261,00
13	SERVIZI	147	€ 486.829.787,21
9	CHIMICO FARMACEUTICO	806	€ 343.507.720,00
3	AGRO ALIMENTARE	129	€ 215.000.000,00
11	IMPIANTISTICA	189	€ 111.070.237,00
1	VETRO	172	€ 89.245.000,00
3	COSTRUZIONI EDILI	59	€ 23.000.000,00
2	MATERIE PLASTICHE	60	€ 20.500.000,00
6	SERVIZI PORTUALI	93	€ 19.094.400,68
6	TRASPORTI	77	€ 12.000.000,00
8	NAUTICO - COSTRUZIONE E MANUTENZIONE	62	€ 10.140.226,85
1	ALTRI	29	€ 4.900.000,00
4	LEGNO ARREDO E MOBILE	36	€ 3.300.000,00
2	IMMOBILIARE	5	€ 380.508,38
85		3.439	€ 3.050.617.488,11

Tabella 2 - Struttura produttiva del comprensorio Aussa-Corno; fonte: studio Aiom 2021.

5 Ultimo aggiornamento dei dati delle imprese a cura del COSEF

Vista l'importanza del settore, per l'impatto economico locale e sui traffici del porto, è utile procedere, in particolare, ad un approfondimento dei tratti del comparto siderurgico-metallurgico (essenzialmente riconducibili alle attività di laminazione dell'acciaio).

Nella Zona Industriale Aussa-Corno sono attivi quattro importanti laminatoi per la produzione di lamiere e altri profilati di acciaio, ubicati nella zona retrostante il porto-canale di Porto Nogaro, gestiti da primarie aziende, sia nazionali che estere.

Si tratta, nel dettaglio, dei seguenti soggetti:

- Marcegaglia Plates S.p.A, unità produttiva regionale del gruppo Marcegaglia di Mantova[6];
- Marcegaglia Palini e Bertoli S.p.A., azienda regionale controllata dal gruppo Marcegaglia e acquisita nel 2018 dal gruppo russo Evraz Group SA;
- Metinvest Trametal S.p.A., azienda regionale controllata dal gruppo ucraino Metinvest SA[7];
- Officine Tecnosider S.r.l., azienda di recente acquisita in compartecipazione dalla Trasteel Trading Holding SA con sede a Lugano (Svizzera)[8] e dalla Vanomet SA di Zurigo.

Le aziende insediate utilizzano quale semilavorato principale, le "bramme" di ferro o di acciaio, destinate a successiva lavorazione in laminatoio per la produzione prevalentemente di lamiere di acciaio per vario uso.

Le bramme sono conformate come piastre con dimensioni che variano in larghezza tra 1 e 2 metri, in lunghezza dai 4 agli 11 metri e in spessore dai 170 ai 300 mm., con peso unitario che varia tra le 30 e le 35 tonnellate.

Questo prodotto, per l'area dell'Aussa Corno, viene spesso importato via mare, con trasporto attraverso navi di piccole/medie dimensioni tra 10.000/15.000 TSL, con provenienza prevalentemente dai porti del Mar Nero ma occasionalmente anche dal Brasile.

Complessivamente i principali laminatoi dell'area hanno una capacità produttiva annua pari a 1,8 milioni di tonnellate di lamiere finite, mentre sulla scorta dei dati dell'ultimo quinquennio il volume medio di prodotto semi-lavorato importato (bramme) si aggira tra 1,5 e 1,7 milioni di tonnellate anno, presentando comunque un marcato andamento ciclico legato alle variabili che interagiscono sul mercato interno dell'acciaio.

---

6 https://www.heavyplates.marcegaglia.com

7 https://trametal.metinvestholding.com/it

8 http://www.TRASTEEL.com; http://www.VANOMET.ch; http://www.officinetecnosider.it/

Per quanto concerne gli aspetti di natura economica e sociale e i relativi effetti sull'economia regionale, i dati della Tabella 3 evidenziano, in modo cumulato, alcuni indicatori (da bilanci 2020 e 2018-2019) relativi ai principali laminatoi dell'Aussa Corno, da cui si evince la rilevanza complessiva della specializzazione nell'area.

Significativo, in particolare, risulta il valore aggiunto prodotto annualmente sull'economia regionale, pari a 88 Milioni di Euro, assieme all'ammontare delle imposte dirette e indirette che, ai sensi delle speciali norme dello statuto del Friuli Venezia Giulia[9] confluiscono in maggior parte nelle entrate dell'amministrazione regionale (entrate fiscali, comprese quelle regionali, stimabili in circa 22.300.000 Euro.

Rilevante anche il dato occupazionale, con 543 addetti e l'entità del patrimonio netto, pari a 548 Milioni di Euro.

Il quadro, ed in particolare l'aspetto delle entrate fiscali è di particolare importanza anche alla luce del tema degli investimenti regionali per contributi a sostegno delle modalità di trasporto delle "bramme" in importazione alternative alla strada (vedi la Tabella 4 di seguito riportata).

La presenza di un nocciolo produttivo altamente specializzato è importante anche sul piano dell'internazionalizzazione dei mercati di Porto Nogaro, visto che una parte di attività portuali collegate alle industrie di laminazione ha natura di esportazioni.

DATI ECONOMICI LAMINATOI AUSSA CORNO	2018/2019	2020
NR.COMPLESSIVO OCCUPATI	544	543
VALORE TOTALE DELLA PRODUZIONE ANNUA	€ 1.139.017.545	€ 1.098.132.013
PATRIMONIO NETTO AZIENDE	€ 441.917.782	€ 548.470.658
VALORE AGGIUNTO PRODOTTO/ANNO	€ 91.994.248	€ 88.238.800
IMPOSTE E TASSE (IRES,IRAP)	€ 10.306.866	€ 10.541.985
IRPEF SU STIPENDI E SALARI DEL PERSONALE	€ 8.602.463	€ 9.706.345
IVA SU VENDITE MERCATO COMUNITARIO E NAZIONALE (22%)	€ 20.539.867	€ 17.491.296

Tabella 3-Dati economici cumulativi dei laminatoi dell'Aussa-Corno; fonte: studio Aiom 2021.

Questo, benché il ruolo del porto, per il mondo dei laminatoi, rimanga rilevante essenzialmente sul versante dell'"alimentazione" (importazioni), dal momento che, la percentuale di vendita "oltremare" e quindi via nave

9 Art. 49 Statuto Regione FVG.

dei prodotti laminati nella zona dell'Aussa Corno rimane comunque relativamente bassa sul totale delle vendite (circa il 6% del totale, nel 2019).

RIPARTIZIONE FISCALITA' - 2020	TOTALE	DECIMI REGIONE FVG [1)]	REGIONE EURO
IMPOSTE E TASSE (IRES,IRAP)	€ 10.541.985	5,91	€ 6.230.313
IRPEF SU STIPENDI E SALARI DEL PERSONALE	€ 9.706.345	5,91	€ 5.736.450
IVA (22%) SU VENDITE MERCATO NAZIONALE E UE (97%) AL NETTO DEI COSTI PER MATERIE PRIME	€ 17.491.296	5,91	€ 10.337.356
TOTALE	**€ 37.739.626**	**5,91**	**€ 22.304.119**
1) ART. 49 DELLO STATUTO			

Tabella 4 - Entrate fiscali collegate alle attività economiche interessate alla logistica marittima dei semilavorati metallici nell'area di Porto Nogaro; fonte: studio Aiom 2021.

1.1 I CONTRIBUTI PUBBLICI A FINI AMBIENTALI

Si è precedentemente accennato al programma di investimenti regionali che permette all'industria siderurgica localizzata nell'Aussa-Corno di evitare il trasporto via camion delle bramme, che si verificherebbe essenzialmente sulle percorrenze che collegano gli altri porti regionali (Monfalcone in primis) alla zona industriale dell'Aussa Corno.

Le forze di mercato, infatti, in assenza di internalizzazione dei costi ambientali, tendono a privilegiare, per il trasporto delle bramme, l'uso di navi riempite a "pieno carico", le quali, preferibilmente, vengono scaricate in porti con maggiore fondale rispetto al contesto di Porto Nogaro.

Infatti, i principali laminatori localizzati all'interno dell'area industriale, ubicata lungo il lato destro del canale di Porto Nogaro, si appoggiano a Porto Nogaro su infrastrutture marittime che, a causa del limitato pescaggio del canale di accesso e delle banchine di ormeggio (m 5,50),[10] non può sempre accogliere le navi che trasportano i semilavorati in importazione (bramme), le quali pur arrivando con navi di piccole dimensioni (10.00/15.000 TSL) richiedono comunque spesso un pescaggio superiore a quello effettivamente disponibile.

Per tale ragione l'ormeggio delle navi viene di frequente assicurato nel più vicino porto regionale di Monfalcone e il trasporto delle bramme dal punto di sbarco ai rispettivi laminatoi (nella normale cornice della scelta imprenditoriale), tende ad essere effettuato prevalentemente via strada, con automezzi speciali, in quanto tale soluzione si qualifica come la più economica in termini di costo.

Negli anni 2009-2010-2011, su iniziativa di alcuni operatori locali insediati a Porto Nogaro[11] erano state sperimentate soluzioni di trasporto alternative via mare, con trasbordo su chiatte nel porto di arrivo e successivo sbarco a Porto Nogaro; tale soluzione ha avuto un primo positivo riscontro, inizialmente sul porto di Trieste (le prime navi madre avevano infatti un pescaggio superiore ai 9,5 m, che rappresenta il limite di capacità di Monfalcone) quindi successivamente su Monfalcone.

Da sottolineare, però, che la brevità della distanza rappresenta per la strada un fattore di alta competitività in quanto lo stesso autotrasportatore può fare più viaggi al giorno e di conseguenza abbassare il prezzo unitario del trasporto; complessivamente, in quel periodo, era stato trasportato via chiatta un quantitativo pari a 469.000 tonnellate (nr. 14.439 bramme), avvalendosi dei contributi regionali previsti dalla L.R. 15/2004, art. 21, previsti per l'attività di short-sea fra i porti regionali[12], ma l'iniziativa del trasbordo via mare fu comunque abbandonata

10 Si veda il capitolo "6. Lo stato delle infrastrutture e gli interventi in corso" nel quale sono approfondite le questioni relative all'accessibilità marittima.

11 Tradax S.r.l.; Midolini S.r.l.

12 Contributo unitario di Euro 54,00 per bramma trasportata

per ragioni di extra-costo, nonostante l'aiuto regionale.

A partire dal 2017, su iniziativa di un agente marittimo generale del principale gruppo siderurgico importatore (con base in Ucraina) – a valere sulle nuove misure contributive della L.R. 15/2004, art. 21, come intensificate a seguito della DGR 2643/2015 che ha elevato il valore del contributo unitario, da Euro 54,00 a Euro 103,00/bramma – è stata sperimentata con successo una nuova soluzione che consiste nell'allibo di parte del carico della nave nel porto di Monfalcone (in media 7.000/8.000 ton) e nella prosecuzione poi della stessa nave con pescaggio ridotto a Porto Nogaro per lo sbarco diretto del restante carico (in media 7.500 tonnellate).

Detta soluzione si è resa possibile grazie all'investimento della sopracitata società quale "agente marittimo generale" nell'assumere direttamente a noleggio le navi per la tratta supplementare, in accordo con i relativi armatori, e sostenendo le relative spese di sbarco e consegna a destino.

Inizialmente questa operazione ha riguardato principalmente i carichi in importazione per conto del principale gruppo siderurgico straniero attivo nell'Aussa Corno, ma successivamente hanno aderito anche le altre principali realtà localizzate nell'area industriale, incrementando notevolmente il volume di carico trasferito direttamente via mare, in alternativa alla strada.

Con la L.R. 29/2017 del 21 luglio 2017 la Regione ha anche istituito un regime contributivo analogo a favore delle imprese logistiche di trasporto ferroviario delle bramme in importazione attraverso i porti regionali di Monfalcone e Trieste; la misura del contributo, inizialmente prevista in Euro 54,00/bramma, in sede di notifica comunitaria è stata ridimensionata a Euro 51,50/bramma, in ragione dell'intensità del contributo rispetto al monte di costi esterni abbattuti a par norme comunitarie (50%). In attesa del perfezionamento della procedura di notifica, con successiva L.R. 31/2017 del 4 agosto 2017, per ragioni di urgenza determinate dall'alto indice di impatto ambientale prodotto dal trasporto stradale con mezzi pesanti (fra 85 e 05 ton di massa unitaria) è stato temporaneamente istituito un regime di aiuti "de minimis", per consentire agli operatori di avviare la sperimentazione alternativa del trasporto ferroviario.

Nel 2020, in sede di assestamento di bilancio, con la L.R. 15/2020, art. 5 commi 11, 12 e 13, del 11 agosto 2020, è stato istituito un ulteriore contributo in regime "de minimis", pari a Euro 2,50/ton per il trasporto di bramme via ferrovia verso le aziende utilizzatrici non raccordate o con raccordo avente limitazioni operative, per un importo massimo di Euro 300.000 a valere sulla Missione 10 Programma 1 per l'anno 2020. L'entità dei contributi stanziati dall'amministrazione regionale a sostegno del trasporto delle bramme via mare (con chiatta o nave allibo) e via ferrovia nel quadriennio 2018-2021 sono sinteticamente presentate nella Tabella 5.

CONTRIBUTO REGIONALE	2018 [1)]	2019	2020	2021
CAP 3780 - TRASPORTO VIA MARE	2.000.000	1.500.000	1.600.000	1.500.000
CAP 3945 - TRASPORTO VIA FERROVIA [2)]	400.000	400.000	1.100.000	800.000
TOTALI	2.400.000	1.900.000	2.700.000	2.300.000
INCIDENZA DEL CONTRIBUTO SULLA FISCALITA' - 2020	10,76%	8,52%	12,11%	10,31%
[1)] DI CUI 716.000 € DEL CAP.3780 IN ECONOMIA PER MANCATO UTILIZZO - [2)] INCLUSO DE MINIMIS 2020				

Tabella 5-Contributi regionali a sostegno del traffico intermodale; fonte: studio Aiom 2021.

Da rilevare che lo stanziamento di cui al Cap. 3780, effettuato ai sensi della L.R. 15/2004 Art.21, viene condiviso anche da altre modalità di trasporto intermodale terrestre.

Come già in precedenza richiamato, sul piano della “razionalità finanziaria dei provvedimenti, si sottolinea che il rapporto esistente tra contribuzione regionale media annua dell’ultimo quadriennio e fiscalità generata è pari a 1 a 10, vale dire che per ogni milione di euro speso, se ne ricavano mediamente 10 di entrata fiscale, oltre ai benefici di natura ambientale ottenuti dalla riduzione del trasporto pesante via strada, fattore quest’ultimo che rimane comunque l’obiettivo primario dei provvedimenti in esame.

La Tabella 6 riassume i quantitativi di bramme trasportati con le diverse modalità nel corso del periodo 2018 – 2019 – 2020 e 2021(sino a giugno).

L’analisi dei dati consente di valutare l’efficacia dei provvedimenti di sostegno al traffico intermodale adottati dall’amministrazione regionale per ridurre gli impatti ambientali dati dal trasporto su strada del carico in questione nel triennio in esame. L’incidenza complessiva del carico che viene spostato da Monfalcone a Porto Nogaro con navi in allibo, con chiatte e con ferrovia, nel periodo monitorato del 2020 ha raggiunto il 52,27% dei volumi complessivi di bramme destinate ai quattro laminatoi dell’Aussa-Corno, mentre rimane ancora contenuta l’incidenza del trasporto con chiatte e ferrovia della parte di carico sbarcata a Monfalcone, che ha raggiunto nel 2020 il 29,38% del trasportato totale, con una tendenza all’aumento nel 2021 (34,39%).

Nel complesso si possono ritenere efficaci i provvedimenti in esame, osservando l’andamento tendenziale del trasporto via strada che dall’82,03% del 2018 nel 2020 era sceso al 47,73%, risultato dovuto prevalentemente all’incremento del traffico con navi in allibo e alla graduale crescita del trasporto ferroviario.

Nel corso del corrente esercizio 2021, sono state avviate le procedure per il rinnovo delle misure di aiuto previste a favore di questo traffico dalla LR 15/2004, in scadenza al 31.12.2021.

In tale contesto, è stata apportata una sostanziale modificazione alle impostazioni generali del provvedimento ed alle misure di aiuto previste per le diverse modalità di trasporto alternative alla strada, il trasferimento via mare e via ferrovia. Il positivo esito della procedura di notifica consentirà di implementare notevolmente le due modalità alternative, con rilevanti benefici sull'impatto ambientale.

Per quel che concerne l'andamento del mercato dell'acciaio e le specifiche attività dei quattro laminatoi considerati, i quali producono prevalentemente lamiere ad uso ferroviario, considerati gli effetti della congiuntura determinata dalla pandemia di Covid-19 sul mercato europeo, non si hanno concreti elementi per tracciare una futura evoluzione dei volumi rispetto ai dati consolidati.

Si può comunque nutrire un certo ottimismo, tenuto anche conto del fatto che il dato periodico del traffico in importazione a giugno 2021 non ha mostrato segnali di cedimento, rispetto al periodo 2019-2020.

Inoltre, la Commissione Europea ha di recente ampliato del 3% le quote di libera importazione dell'acciaio[13] per il periodo 1 luglio 2020 - 30 giugno 2021; si rimane in attesa di osservare nel breve-medio periodo quale potrà essere l'effettiva efficacia di tale nuova misura sul mercato comunitario e sui relativi flussi dell'import dai mercati terzi.

	MODALITA'	2018		2019		2020		2021 GIUGNO	
		NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON
1	NAVI CON SCALO DIRETTO A PORTO NOGARO	537	16.477	-	-	-	-	-	-
2	NAVI CON ALLIBO A MONFALCONE E SBARCO A P.NOGARO	6.456	209.388	10.615	351.671	14.851	491.031	5.950	200.548
3	CHIATTE DA MONFALCONE A P.NOGARO	1.668	51.243	4.042	112.734	3.200	89.250	2.169	59.099
4	VIA FERROVIA DA MONFALCONE A P.NOGARO	-	-	3.998	125.293	6.944	211.727	5.074	159.611
5	**TOTALE.1-CARICO IN ALLIBO,VIA CHIATTA E FERROVIA**	**8.661**	**277.108**	**18.655**	**589.698**	**24.995**	**792.008**	**13.193**	**419.258**
	TOTALE.2 - SBARCATO A MONFALCONE		**1.316.161**		**1.414.220**		**1.024.309**		**636.600**
6	**TOTALE.3 CARICO DESTINATO A PORTO NOGARO**	**-**	**1.542.026**	**-**	**1.765.891**	**-**	**1.515.340**	**-**	**837.148**
7	**INCIDENZA % di 5 SU TOTALE CARICO DEST.PORTO NOGARO**		**17,97%**		**33,39%**		**52,27%**		**50,08%**
8	INCIDENZA % DI 3+4 SU TOTALE SBARCATO A MONFALCONE		3,89%		16,83%		29,38%		34,36%
9	**INCIDENZA TRASPORTO VIA STRADA SU SBARCATO A MONF.**		96,11%		83,17%		70,62%		65,64%
10	INCIDENZA TRASPORTO VIA STRADA SU TOTALE TRAFFICO		**82,03%**		**66,61%**		**47,73%**		**49,92%**

Tabella 6 - Numero di bramme trasportate per anno (2018, 2019, 2020 e 2021 a giugno); fonte: studio Aiom 2021.

13 https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/may/tradoc_158766.pdf

1.2 IL RETROTERRA REGIONALE E GLI ALTRI MERCATI DI RIFERIMENTO

Oltre al contesto dell'intorno industriale di Porto Nogaro, il ruolo territoriale di Porto Nogaro si estende anche ad altre aree della Regione FVG, in parte riconducibili all'area di riferimento del "COSEF" che vanta una presenza territoriale che va dalla zona industriale udinese alla zona industriale dell'Alto Friuli, alla zona industriale cividalese e alla zona industriale Aussa-Corno, nonché al naturale bacino di riferimento del porto comprendente l'interporto di Cervignano e tutto il territorio delle ex province di Udine e Pordenone.

Tutte queste aree costituiscono un potenziale di riferimento importante per Porto Nogaro, per quanto la capacità di fare riferimento a tale scalo da parte delle imprese insediate non può essere analizzata sul piano dei semplici parametri trasportistici del territorio (distanza, infrastrutture di collegamento), quanto su quello dell'effettiva aderenza dell'offerta marittima e logistica complessiva offerta dal porto, alle esigenze specifiche delle imprese di questo retroterra.

È evidente, in ogni caso, che due sono gli elementi centrali nel definire, soprattutto per il futuro, la effettiva capacità di Porto Nogaro di aumentare il proprio "naturale" ruolo di riferimento portuale per tale territorio regionale:

- Il primo è la possibilità di aumentare e arricchire, attraverso una migliore accessibilità nautica del porto, la gamma e l'economicità dei servizi marittimi, oggi limitata comunque a delle "nicchie" molto specializzate da fattori essenzialmente riconducibili alla limitazione del pescaggio;
- Il secondo, di importanza comunque da ritenersi inferiore a quello precedente, è quello di aggiungere, all'attuale, complessivamente buona, accessibilità stradale, una più conveniente e densa presenza di servizi ferroviari su un'infrastruttura di accesso su ferro che mostra interessanti spazi di crescita; servizi che potrebbero aiutare a sviluppare l'interesse per Porto Nogaro anche da parte di imprese regionali raccordate collocate nell'ambito dei 30-70 di Km di distanza dal Porto, soprattutto in certi specifici settori (il siderurgico rimane un esempio).A proposito del potenziale della ferrovia, va infatti ricordato che, considerando il porto quale naturale sbocco per le diverse aree di trasporto merci (Cervignano, Pordenone) nonché per le diverse aree industriali cui fa riferimento il Cosef (Zona industriale udinese, Zona industriale Alto Friuli, zona industriale Aussa Corno, Zona industriale cividalese), il trasporto ferroviario può costituire un elemento di notevole interesse anche su questo fronte.

2. STATISTICA DEI MERCATI COMPLESSIVI E USO DELLA CAPACITÀ

2.1 LE STATISTICHE DEI TRAFFICI

Il traffico marittimo di sbarco/imbarco a Porto Nogaro registra, ormai da diversi anni, un andamento più o meno consolidato su di un volume complessivo di 1-1,3 milioni di tonnellate/anno, suddiviso nelle tre fondamentali macro categorie delle rinfuse solide, dei prodotti siderurgici e metallurgici e del carico generale.

Totalmente assente il traffico di rinfuse liquide e parimenti, non presenti le modalità del traffico intermodale in contenitori e Ro-Ro.

La Tabella 7 e il grafico di Figura 4**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** forniscono un quadro riassuntivo dell'andamento dell'ultimo periodo; nell' "APPENDICE ALLA PARTE I" sono riportati i dati di dettaglio dell'ultimo quadriennio 2018-2019 - 2020 e 2021 primo semestre.

Porto Nogaro - traffico portuale per macro categorie - periodo 2010 - 2020 - Ton					
anno	complessivo	rinfuse liquide	rinfuse solide	prodotti metallurgici	carico generale
2010	1.204.728	-	85.440	734.884	384.404
2011	1.210.626	-	229.161	738.482	242.983
2012	1.544.265	-	298.418	972.887	272.960
2013	941.895	-	157.715	555.718	228.462
2014	1.010.867	-	265.840	616.629	128.398
2015	1.027.716	-	247.149	647.461	133.106
2016	1.012.235	-	235.044	647.830	129.361
2017	1.106.057	-	255.657	718.937	131.463
2018	1.380.230	-	376.548	855.483	148.199
2019	1.385.358	-	275.961	993.021	116.376
2020	1.347.613	-	251.411	848.136	131.690
INCID.MEDIA%	100,00%	-	20,33%	63,24%	15,54%
CAGR 2010-2020	**1,13%**	**-**	**11,40%**	**1,44%**	**-10,16%**
2021 - I°SEM	680.006	-	99.445	432.946	147.615
2020 - I°SEM	690.488	-	102.117	524.194	64.178
DIFF.2021/2020	-1,52%	-	-2,62%	-17,41%	130,01%

Tabella 7 - Porto Nogaro, traffico portuale 2010-2020; fonte: studio Aiom 2021.

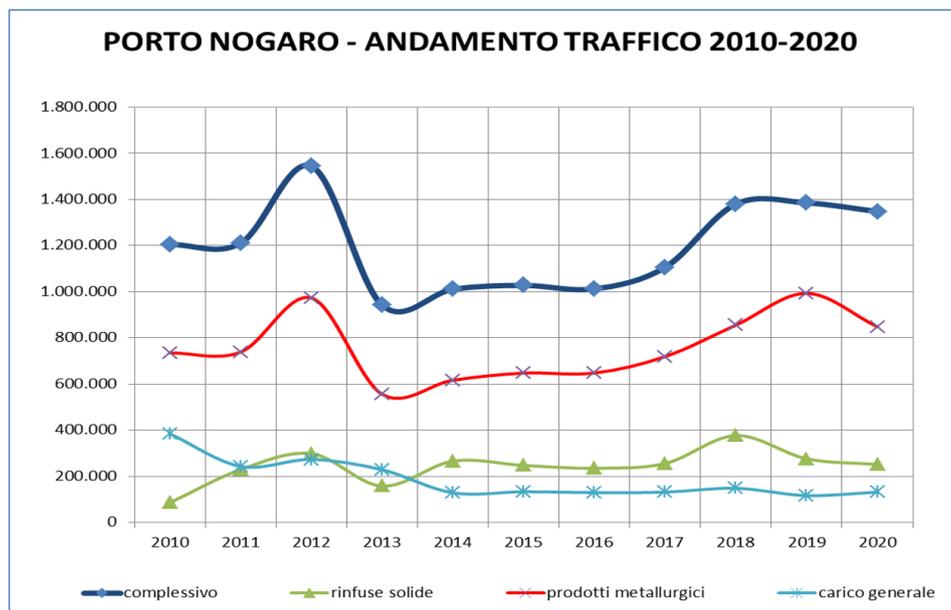



Figura 4 - Grafico - Porto Nogaro, traffico portuale 2010-2020; fonte: studio Aiom 2021.

Dalla figura, si può osservare che fra 2010 e 2020, periodo da considerare sufficientemente rappresentativo dell'attuale fase storica di Porto Nogaro, il picco di traffico (risalente al 2012) aveva raggiunto un valore complessivo prossimo a 1,6 milioni di tonnellate, di cui circa 1 milione rappresentato da flussi legati al settore siderurgico/metallurgico.

Dopo l'apice del 2012, dovuto in parte anche alla sperimentazione del modello logistico di trasferimento via mare delle bramme (illustrato in precedenza), il traffico si è riassestato su ordini di grandezza inferiori, pur mostrando negli ultimi anni un leggero gradiente di crescita, trainato dalle merceologie di ambito siderurgico.

Passando ad una disamina delle componenti di traffico, emerge innanzitutto come, pur prevalendo leggermente la componente degli sbarchi ("importazioni"), anche le "esportazioni" (imbarchi) rappresentano un fattore sostanziale nell'economia di Porto Nogaro.

In particolare, nel corso dell'annualità più recente, il ruolo delle esportazioni è ulteriormente cresciuto rispetto all'annualità precedente.

Le esportazioni (sia al servizio dell'industria siderurgica che di altri settori) sono collegate solo in parte al sistema della produzione dell'intorno manifatturiero di Porto Nogaro, costituendo traffici che "allungano" le reti di mercato di Porto Nogaro non solo verso bacini regionali esterni all'Aussa-Corno, ma anche verso altre regioni

"siderurgiche" del Nord Italia e soprattutto (per una quota che è stimabile in poco meno di un terzo del totale esportazioni) dall'estero (in particolare Austria).

In assoluto ,come già sottolineato, la merceologia prevalente sia allo sbarco sia all'imbarco è rappresentata dai prodotti metallurgici e siderurgici; allo sbarco si tratta soprattutto bramme di ferro/acciaio, all'imbarco di prodotti finiti quali lamiere, tondino, vergella e reti metalliche.

Il carico generale è invece costituito in prevalenza da "project cargo", macchinari, impianti e strutture varie, sia allo sbarco sia all'imbarco, da pannelli MDF e legnami all'imbarco e da altre merci varie.

Le rinfuse comprendono sabbie, sale, carbonato e fosfati, prevalentemente allo sbarco.

Emergono comunque anche altre sub-specializzazioni merceologiche, sebbene secondarie, in particolare quella relativa ai prodotti collegati all'industria del legno, ai pannelli e ai prodotti forestali, riconducibili sia all'industria regionale che a quella di "paesi esportatori", in primis l'Austria.

La discussione del rapporto fra traffici e posizionamento e potenziali del porto di Porto Nogaro è svolta più oltre (cfr. PARTE III – IL DISEGNO DELLO SVILUPPO OPERATIVO TRIENNALE).

2.2. GRADO DI UTILIZZO DELLA CAPACITÀ DI BANCHINA

I dati statistici di fonte Capitaneria di Porto - Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, forniti alla Direzione Regionale ai fini della redazione del Piano Operativo Triennale, offrono informazioni sul tasso di utilizzo della banchina di Porto Nogaro.

Nella Figura 5 è rappresentato il numero complessivo di navi mensilmente attraccate alla banchina "Margreth", nel periodo compreso fra gennaio 2016 e dicembre 2019.

Come si osserva, a parte le notevolissime oscillazioni (che lasciano comunque trasparire, attraverso un'interpolazione polinomiale, una leggera tendenza aumentativa dal 2018), il tetto massimo si situa, nei picchi, ad un livello collocato poco sopra la trentina di navi mensili.

Nell'anno campione (2019), hanno operato a Porto Nogaro circa 319 navi (mediamente 26 al mese).

L'indicatore sintetico non risente, come evidente, né della dimensione delle navi né della durata di permanenza in banchina delle stesse, ma può essere in ogni caso considerato come una prima approssimante non solo dell'intensità d'uso dell'infrastruttura ma anche della possibile "pressione gestionale" sul lato del controllo delle possibili interferenze operative.

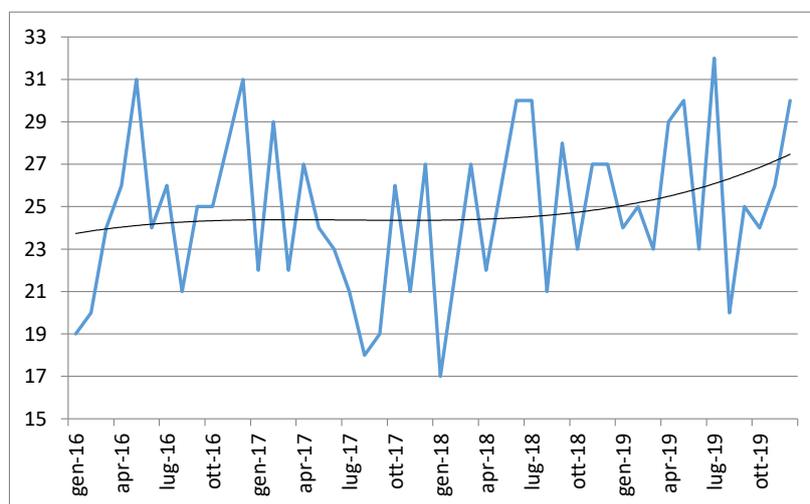



Figura 5 - Grafico, Porto Nogaro, banchina Margreth. Anni 2016-2019 - Numero di navi trattate mensilmente in banchina; fonte: Elaborazione da dati Capitaneria di Porto.

Storicamente, negli ultimi anni, il valore di 32 navi mensili può essere considerato come "picco massimo" raggiunto dal mercato (2019).

Per valutare invece il grado di utilizzo della banchina, occorre combinare al numero delle navi ulteriori parametri, vale a dire la loro lunghezza e la durata della loro permanenza in banchina.

A premessa si ricorda che lo stato di fatto attuale della banchina portuale consiste in un'infrastruttura di 860 m interamente fruibile (tirante d'acqua di 8,00 metri sottobanchina per circa 800 metri e tirante d'acqua di 6,50 metri sottobanchina per i primi 200 metri), come risultante dai rilievi batimetrici affidati dalla Regione ad un'impresa specializzata al termine dei "Lavori urgenti per il dragaggio del fiume Corno" conclusi il 31.12.2017 e al termine dei "lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del fiume Corno" conclusi il 17.04.2020. Va però precisato che i predetti dati potrebbero essere suscettibili di rimodulazione al termine del procedimento di validazione in corso presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, che dovrebbe concludersi a breve.

Pur considerando, pertanto, che la banchina è di fatto utilizzabile per la sua lunghezza complessiva (860 m), va anche rilevato che, nella prassi complessiva, viene utilizzata più intensivamente una parte di lunghezza leggermente inferiore (750-800 m), dalla parte della foce del fiume.

I dati forniti dalla Capitaneria di Porto hanno permesso di definire degli indicatori di occupazione della banchina aventi un buon grado di approssimazione, in quanto riportano le giornate di permanenza di ciascuna nave la lunghezza in metri della stessa.

La Figura 6 mostra, per il 2019, rispettivamente la distribuzione del numero di navi e la "metratura netta" (lunghezza complessiva lineare) delle navi che hanno operato in ciascuna giornata nel porto [14].

La lunghezza media delle navi che hanno toccato nel 2019 Porto Nogaro è stata di circa 105 m.

Partendo da tali informazioni si può ottenere un indicatore di utilizzo della capacità teorica di banchina nell'area Margreth per l'anno 2019 [15].

---

14 Per ogni giornata è in teoria possibile che la metratura lineare netta riportata dal dato statistico non indichi esattamente la somma delle lunghezze delle navi attraccate alla banchina in quanto alcune potrebbero permanere (nelle giornate di arrivo e di partenza) solo una frazione di giornata, con avvicendamenti che nel database statistico non sono computati. Il dato tuttavia, va ritenuto un approssimante molto buona della lunghezza complessiva delle navi presenti in banchina. I valori potrebbero presentare pertanto una leggera sovrastima del dato effettivamente riferito alla numerosità e alla lunghezza complessiva delle navi effettivamente presenti in ciascun momento nel porto, fatto che spiega ad esempio alcuni dati che in giornate di intenso utilizzo evidenziano una metratura complessiva delle navi superiore alla dimensione della banchina operativa.

15 La valutazione base del grado di occupazione teorico medio della banchina si basa sull'ipotesi di 750 metri effettivi (prime quattro bitte escluse), considerando in ogni caso (qualunque sia il numero di navi) un "franco" fra navi di 30 metri.

Mediamente, infatti, la banchina è utilizzata giornalmente da 2,9 navi che nel complesso rappresentano una lunghezza di complessiva 305 m.

Considerando come riferimento un fronte banchina massimamente “operativo” (750 m a fronte di una estensione totale di circa 860 m), ed escludendo pertanto i primi 100 m, fra le bitte n. 1 e n. 4), e tenendo conto anche degli spazi “franchi” di separazione fra navi (sottraendoli al conteggio), il tasso di utilizzo medio annuo dell’infrastruttura risulta essere intorno al 48%.

Considerando l’intera infrastruttura (850 m), il tasso di utilizzo medio annuo si collocherebbe ad un livello ancora più basso intorno al 43%.

Sono dati che, naturalmente, non rappresentano – nel loro complemento a 100 (52% e 57%) – degli indicatori “puri” del potenziale operativo effettivamente ancora disponibile, visto che un tasso di utilizzo della banchina pari al 100% sarebbe incompatibile con la necessità pratica di una gestione efficiente (con adeguati margini) in relazione agli arrivi nave.

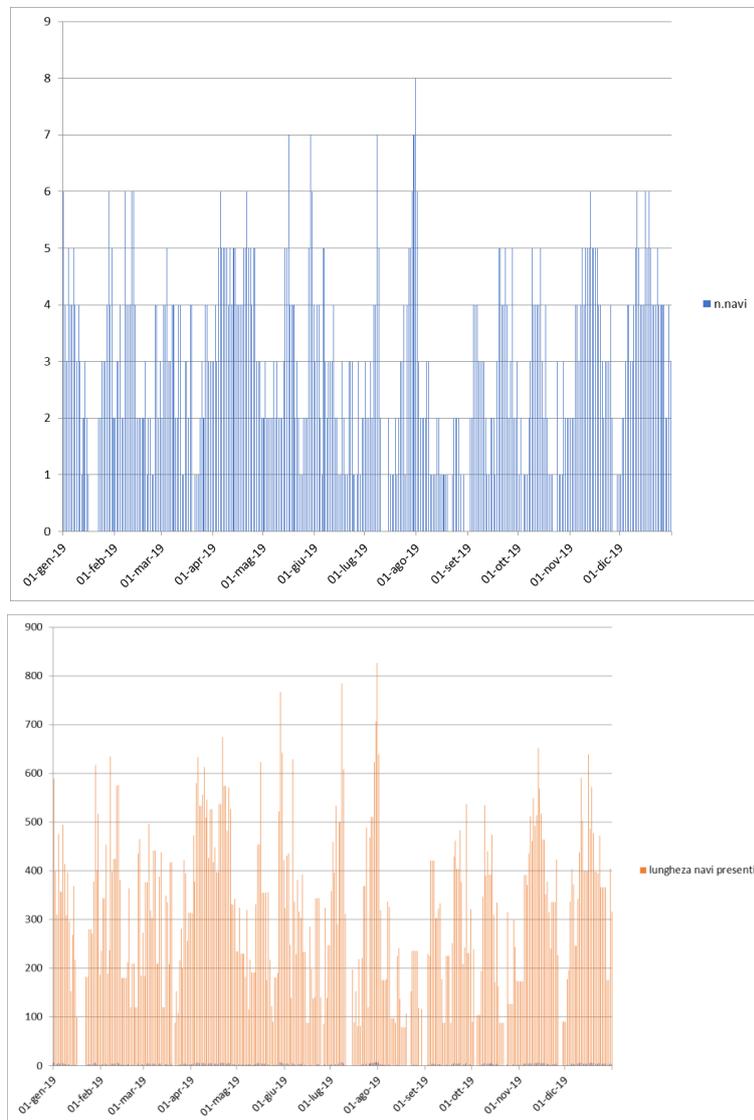



Figura 6 - Graf. 3 a) e b) – a) Numero e b) Lunghezza complessiva delle navi presenti giornalmente a Porto Nogaro (distribuzione nel corso dell'anno 2019); fonte: Elaborazione da dati Capitaneria di Porto.

Tuttavia sono indicatori di una capacità disponibile ancora notevole; e tale capacità residua risulterebbe ancora superiore se si volesse considerare come riferimento per la stima del tasso di utilizzo l'intero fronte banchina di 860 m.

Va considerato in ogni caso che un'analisi più dettagliata "in prospettiva" della capacità portuale necessiterebbe di mettere in campo anche ipotesi riguardanti possibili modifiche nell'efficienza della movimentazione lato "terra" (tonnellate ora), collegata, tipicamente, al numero e alla tipologia dei mezzi di movimentazione e del personale usati dagli operatori portuali autorizzati per le operazioni portuali su ciascuna nave.

Va considerato in particolare che anche l'aumento dell'orario di attività (collegato al numero dei turni) rappresenta uno strumento per aumentare, a parità di banchina, la produttività complessiva, accorciando la sosta delle navi e permettendo quindi un rinforzo del "turn-over" navale.

Comunque, pur con tutte le prudenze opportune, i dati segnalano, come già accennato, la presenza di una notevole riserva di potenziale complessivo nella banchina di Porto Nogaro, dal momento che è ragionevole (indipendentemente da ogni considerazione di mercato sul lato della domanda) considerare come tasso tecnicamente ed economicamente ottimale della banchina un valore intorno al 75%-80%.

Definendo, ad esempio, un obiettivo ottimale di utilizzo banchina pari al 75% della capacità teorica di banchina, e ipotizzando di lavorare solamente su 750 metri di banchina operativa utilizzati più di frequente, il traffico corrispondente a tale sfruttamento ottimale si dimensionerebbe (ipotizzando un "modello merceologico" ricalcato sulla composizione di traffico e quindi sul peso del 2019) intorno ai 2,2 milioni di tonnellate anno.

Se si immaginasse di considerare, ai fini della stima della capacità, l'intero fronte banchina, la capacità massima in questo caso si potrebbe collocare a circa 2,4 milioni di tonnellate, che va dunque considerato come il riferimento effettivamente massimo della banchina (mantenendo costanti i parametri – e se rese orarie – del "modello operativo" vigente).

Banchina 750 m	2,1 Milioni di ton anno
Banchina 850 m	2,4 Milioni di ton anno

Figura 7 - Porto Nogaro, Banchina Margreth: traffico annuo stimato per garantire un ottimale utilizzo della banchina (75% della capacità teorica di banchina); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

3. LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI E DEI SERVIZI

3.1. LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI

Nell'ambito delle attività prettamente operative, a Porto Nogaro, sono attive due imprese autorizzate (ex art. 11 della L.R. 12/2012) per lo svolgimento di operazioni portuali, la Midolini F.lli S.p.A. e l'Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l. le quali a loro volta, attraverso un consorzio da esse stesse costituito (Consorzio Porto Nuovo), prestano anche attività di "Servizi di Interesse Generale", ai sensi del disposto di cui al Decreto regionale nr. 2610/PMTM del 15 settembre 2015 e le cui attività, a dati 2020, sono risultate essere quelle descritte nella Tabella 8.

IMPRESA - DATI 2020	ADDETTI	MOVIMENTATO TON	VALORE DELLA PRODUZIONE
IMPRESA PORTUALE PORTO NOGARO SRL	44	1.041.669	€ 4.791.213,00
MIDOLINI F.LLI SPA (*)	20	305.944	€ 2.181.000,00
TOTALI	64	1.347.613	€ 6.972.213,00
(*) dati stimati in ragione delle attività complessive dell'impresa che opera anche a Monfalcone			

Tabella 8 - – Movimentazioni e valore della produzione delle imprese autorizzate ad operare nell'ambito di Porto Nogaro (area Porto "Margreth"); fonte: studio Aiom 2021.

La gestione del comprensorio portuale retrostante la banchina demaniale e comprendente i piazzali e i magazzini di deposito è stata affidata, come sopra accennato, alla società Consorzio Porto Nuovo (formato dagli stessi operatori autorizzati), con forma giuridica di consorzio con attività esterna, che provvede all'erogazione dei servizi alle imprese e agli utilizzatori portuali, con un fatturato annuo che, nel 2019 è stato pari a Euro 796.829,00.

Entrambe le imprese autorizzate sono dotate di mezzi di sollevamento (autogrù mobili) e di movimentazione (carrelli elevatori, trattori ecc.), nonché delle attrezzature complementari (benne, pale caricatrici, tramogge, pinze ecc.) necessarie alla manipolazione dei carichi nelle operazioni di sbarco, imbarco, scarico e ricarico delle merci varie e delle rinfuse in transito attraverso lo scalo.

La Midolini F.lli S.p.A. è diventata Impresa Portuale a Porto Nogaro nel 1996, a seguito della legge di riforma portuale, dove ha costituito un'unità locale distaccata e in seguito, sempre nella Zona Industriale dell'Aussa-Corno, dov'è inserito il Porto, ha costruito un fabbricato industriale di 9.000 mq. da adibire a deposito merci.

Quello relativo alle attività portuali rappresenta un settore di notevole valenza per la Midolini F.lli S.p.A[16].

16 L'azienda è presente con strutture appositamente costituite e sedi operative oltre che a Porto Nogaro a Monfalcone e a Trieste. In tali ambiti portuali Midolini, impresa autorizzata ai sensi della specifica normativa che regola il settore (Art.16, L.84/94), svolge l'attività propria

Come precisato nella tabella precedentemente riportata, la Midolini F.lli Spa che è dotata di un organico pari attualmente a 170 dipendenti, mentre a Porto Nogaro impiega mediamente un organico di nr. 20 addetti.

L'altro operatore di banchina, l'Impresa Portuale "Porto Nogaro S.r.l." è sorta dalla trasformazione[17] della ex Compagnia Portuale di Porto Nogaro a suo tempo istituita con Decreto dell'Autorità Marittima 19/80 del 19.07.1980; tale compagnia era derivata dalla fusione della Cooperativa stivatori e scaricatori con la Cooperativa Friuli, confluite nel "Gruppo Portuale Porto Nogaro".

Attualmente l'organico della Porto Nogaro S.r.l è composto da 35 soci-lavoratori, che costituiscono lo staff operativo, e da 9 dipendenti, di cui 5 tecnici, 2 amministrativi e 2 magazzinieri.

La "Porto Nogaro" dispone di magazzini di proprietà all'infuori dell'area portuale ed è titolare di una licenza di autotrasporto per il trasporto di merci su brevi tratte, all'interno del comprensorio industriale.

Come si osserva, dunque, il mercato delle operazioni portuali a Porto Nogaro si è realizzato attraverso un modello, almeno formalmente di carattere cooperativo-competitivo (gestione cooperativa di alcune parti delle attività e competitiva sul lato delle movimentazioni nave-banchina), con un mercato che sul piano dei traffici trattati si ripartisce in quote di circa il 25% al minore degli operatori (circa 350.000 ton nel 2019) e del 75% al maggiore (circa 1 milione di tonnellate).

---

dell'Impresa Portuale consistente nell'imbarco/sbarco merci, nei servizi portuali in genere e nel deposito merci, grazie alla disponibilità, nei tre siti, di c.a. 45.000 mq. di cui 15.000 mq coperti, con specializzazione nella movimentazione di project cargo.

17 Art. 21 e seguenti – Legge di riforma portuale nr. 84 del 1994

3.2 L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI A PORTO NOGARO

3.2.1 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Nell'ambito di Porto Nogaro, molti dei servizi de facto considerabili come "Servizi di Interesse Generale", sono stati di fatto gestiti operativamente dal consorzio privato, formato dai due operatori portuali riuniti nel Consorzio Portonuovo, nonché da operatori esterni autorizzati a diverso titolo da parte della Capitaneria di Porto.

I servizi portuali di Interesse Generale attualmente attivati presso l'ambito di Porto Nogaro sono i seguenti:

1. Servizio di fornitura di acqua potabile alle navi: la fornitura avviene tramite un impianto composto da un gruppo di pressurizzazione posto presso il vano tecnico della palazzina servizi e da una condotta idrica che dal vano tecnico giunge presso la banchina portuale attraversandola ed ivi dotata di prese di adduzione per il collegamento di manichette al servizio delle navi attraccate. La tubatura è pertanto allocata in parte su bene disponibile di Cosef ed in parte sulla banchina demaniale ivi incamerata dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone. Tale impianto (unitamente alla palazzina servizi) è alimentato da un pozzo artesiano posto nei pressi del vano tecnico la cui concessione di emungimento è stata oggetto di voltura al CoSEF. L'impianto è oggetto di concessione alle imprese portuali nell'ambito del "contratto di affitto", che provvedono alla loro manutenzione ordinaria; il servizio viene gestito operativamente dal Consorzio Portonuovo. Il canone per lo svolgimento del servizio è stato incluso nel canone di "affitto" del relativo rapporto con le suddette imprese portuali (che costituiscono altresì il Consorzio) in un importo forfettario, mentre la tariffa di fornitura dell'acqua a favore di terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonuovo del 2018 così composta: a) allacciamento € 90; b) fornitura € 9,00= a tonnellata. È stata rilasciata dalla Regione FVG al Consorzio Portonuovo una concessione demaniale dell'impianto in banchina che prevede la manutenzione dell'infrastruttura a carico del concessionario. Ai fini dello svolgimento del servizio di acqua alle navi il Consorzio Portonuovo di Porto Nogaro è iscritto nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.
2. Servizio di trattamento delle acque meteoriche provenienti dal deposito rottami ferrosi. Il Consorzio Aussa-Corno, all'interno del Piazzale Portuale Margreth, ha realizzato su un'area di mq. 6.000 una vasca da destinare al deposito e movimentazione dei rottami ferrosi e, se necessario, di materiali sfusi quali il caolino, l'urea, l'argilla e il cloruro di potassio, nonché di altri prodotti chimici al momento non definiti al fine di azzerare la possibilità che questi materiali possano, per effetto del dilavamento o a seguito di eventi accidentali, rilasciare sostanze "inquinanti", anche successivamente ai primi 15 minuti di pioggia. L'acqua meteorica proveniente da detto piazzale impermeabile è convogliata all'impianto di trattamento chimico-fisico realizzato nella parte centro nord del porto. Detto impianto è costituito da una vasca di accumulo per raccolta di quanto sversato o dilavato e da apparecchiature per il trattamento

di depurazione. Il processo di depurazione consente la precipitazione degli inquinanti, in particolare metalli, presenti nell'acqua sotto forma di sali insolubili quali idrossidi che, una volta separati dall'acqua, saranno smaltiti come fanghi e nel contempo, per quanto concerne le acque reflue, confluiranno nella rete fognaria CAFC. L'impianto è corredato da una recinzione in rete metallica, da un impianto d'illuminazione esterna e da un quadro elettrico generale di controllo, apparati elettrici antigelo a protezione delle apparecchiature e tubazioni e teli da protezione delle apparecchiature installate sotto i silos. L'approvvigionamento idrico avviene mediante il pozzo artesiano posto presso l'ex Misericordia e in concessione al Consorzio Aussa-Corno e dovrà essere volturata a favore del COSEF. Attualmente il Consorzio Portonuovo gestisce l'impianto di trattamento dei rifiuti ferrosi in forza di convenzione stipulata con Cosef. Il Consorzio Portonuovo detiene l'autorizzazione allo scarico (AUA) che in questo caso l'autorizzazione è stata rilasciata dal CAFC.

3. Servizio di pesatura. La pesatura è realizzata mediante due pese portuali: una stadera mista ferroviaria e stradale è posta nella parte nord portuale (vicino al cancello ferroviario di porto Margreth); un'altra stadera mista ferroviaria e stradale lungo la banchina portuale, ma con il fabbricato di servizio della pesatura su area di proprietà di Cosef. Il servizio è gestito dal Consorzio Portonuovo e dall'Impresa Portuale. La tariffa applicata per la pesatura a terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonuovo del 2018 così composta: • automezzi € 9,00 cad. • carri ferroviari €15,00 cad. • colli vari € 9,00 cad. L'Impresa Portuale applica una tariffa dell'anno 2020 identica a quella del Consorzio Portonuovo.

4. Servizio relativo al raccordo ferroviario (manovra ferroviaria). Si tratta del raccordo ferroviario di porto Margreth che dal deviatoio presente presso la dorsale su via Fermi si dirama all'interno del recinto portuale per circa 4.300 ml e conta 23 deviatoi. Parte di questo raccordo ferroviario è realizzato su banchina demaniale dal Consorzio Aussa-Corno che deteneva una concessione, attualmente scaduta. La movimentazione/manovra ferroviaria sul raccordo interno entro il recinto di porto Margreth è realizzata mediante un Locotrattore "Zephir Lok10.170 S/N" concesso in uso alle imprese portuali dal Commissario Liquidatore del Consorzio Aussa-Corno nel contratto di "affitto". Il Gestore della movimentazione interna è il Consorzio Portonuovo che ha di fatto in uso il Locomotore. La movimentazione viene effettuata da un dipendente dell'Impresa portuale che risulta l'unica persona abilitata ad operare tra il personale delle due imprese. La tariffa applicata per la movimentazione a terzi è stabilita da un tariffario di Midolini del 2020 così composta: Euro 15 a carro.

5. Servizio di gestione della rete fognaria acque meteoriche e impianti connessi autorizzazione scarico. È composto dalle caditoie, dalle tubazioni di convogliamento delle acque meteoriche ai 3 disoleatori (sud, centro e nord), dai pozzetti, dai disoleatori stessi, dai quadri di controllo e allarme dei disoleatori, e, infine, dagli impianti di sollevamento. Il Consorzio Portonuovo detiene l'autorizzazione allo scarico (AUA). L'impianto è inserito nei beni immobili concessi agli operatori portuali i quali ne hanno la manutenzione ordinaria e hanno ottenuto AUA n. (in questo caso l'autorizzazione è stata rilasciata dalla Regione FVG direzione Ambiente ed Energia) per lo scarico di acque meteoriche depurate dai tre

disoleatori (le cui manutenzioni, pulizia e analisi sono a carico del Consorzio Portonuovo) Non c'è convogliamento nella fognatura CAFC.

6. Servizio antincendio portuale. L'impianto antincendio è inserito nel "contratto d'affitto" quale bene immobile concesso agli operatori portuali i quali ne curano la manutenzione ordinaria. È formato dalle stazioni di pressurizzazione, dalle linee di alimentazione, dagli idranti UNI 70, dalle cassette antincendio UNI 45, dalle lance e manichette, dai dispositivi di pressurizzazione e dagli estintori portatili. Il Consorzio Portonuovo è intestatario del Certificato Prevenzione Incendi del porto CPI.

7. Servizio di illuminazione portuale e forza motrice. Per quel che concerne l'alimentazione elettrica, quasi tutti gli impianti portuali (ad eccezione dei magazzini, palazzina servizi, officine, garitte) sono collegati alle tre cabine di trasformazione. La cabina portuale "vecchia sud" (parte centrale del porto lungo la recinzione) serve gli impianti posti al centro sud del porto (impianto illuminazione centro sud, 8 torri faro centro sud e la stazione antincendio sud); la cabina nord serve la stazione antincendio nord, l'impianto di sollevamento, il disoleatore nord, 4 torri faro nord, le tettoie nord e l'impianto di trattamento acque rottami; la cabina elettrica centrale (nei pressi dell'impianto di trattamento acque rottami) serve l'impianto d'illuminazione perimetrale nord (ad eccezione delle torri faro).

   L'utenza elettrica in media tensione da 170 kW è intestata al Consorzio Portonuovo. È stato disposto dalla Capitaneria che alcuni impianti d'illuminazione debbano rimanere obbligatoriamente accesi nelle ore notturne (detti consumi dovrebbero essere posti a carico del Consorzio COSEF così come stabilito da nota Regione FVG): torri faro n. 1, 6, 12, illuminazione perimetrale e accesso porto.

8. Servizi di spazzamento delle aree portuali. Il servizio di spazzamento, attuato mediante una spazzatrice "DULEVO 5000" concessa in uso alle imprese portuali dal Commissario Liquidatore del Consorzio Aussa – Corno, è gestito dal Consorzio Portonuovo. La pulizia dei piazzali portuali è prevista dal contratto di locazione (manutenzione ordinaria), pertanto non sono applicate tariffe specifiche.

9. Servizio di sfalcio. Lo sfalcio di tutte le aree verdi portuali compresa l'area prospiciente la recinzione e l'area impianti nord è gestita dal Consorzio Portonuovo. Lo sfalcio è previsto dal contratto di locazione (manutenzione ordinaria), pertanto non sono applicabili tariffe.

10. Servizio di gestione rifiuti. Il servizio ritiro rifiuti è disciplinato da apposito regolamento approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 16/2006 in data 15.12.2006 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro. Il servizio è reso dalla ditta "Sea Service" che effettua anche il ritiro di rifiuti liquidi e residui del carico prodotti dalle navi in sosta presso il sorgitore di Porto Nogaro.

    Il "Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" - art. 5 D.L.vo 24 giugno 2003, n. 182 - è stato approvato con Ordinanza n. 37/09 in data 23/07/2009 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

    Allo stato attuale è in corso l'*iter* istruttorio volto ad ottenere l'intesa con la Regione FVG di cui all'art. 5 del Decreto Legislativo n. 182/0023: si è infatti in attesa di ricevere dal Comune di Marano Lagunare i

dati relativi ai pescherecci e alle unità da diporto stanziate nell'ambito portuale di Marano al fine di poter ricomprendere in un unico documento gli ambiti portuali ricadenti sotto la giurisdizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Allo stato attuale la disciplina della raccolta dei rifiuti nell'ambito del porto di Porto Nogaro resta quella prevista dall'Ordinanza n. 16/2006 in data 15.12.2006, con la quale sono state rese in parte operative le disposizioni di cui al D.Lgs. n. 182/2003.

Vengono infatti regolarmente rilasciate autorizzazioni in deroga alle navi mercantili (ex art. 7, comma 2, del D.Lgs. n. 182/2003) ai sensi dell'art. 8 del predetto regolamento per l'organizzazione della gestione dei rifiuti nel Circondario marittimo di Porto Nogaro.

Le ispezioni ex art. 11 del D.Lgs. n. 182/2003 a bordo del naviglio mercantile straniero e nazionale sono svolte da personale qualificato e abilitato della Capitaneria in occasione della presentazione di ogni istanza di deroga.

Altresì, il personale di cui sopra provvede alla verifica, anche mediante l'effettuazione di prelievi per il campionamento del combustibile, del tenore di zolfo presente nel combustibile marino in uso a bordo delle navi all'ormeggio presso la banchina Margreth e Cimolai.

11. Servizio safety: il Corpo delle Capitanerie di Porto ha una funzione amministrativa e funzionale per quanto concerne sia la sicurezza della navigazione intesa secondo l'accezione anglosassone di *"safety of navigation"* sia la sicurezza marittima intesa come *"maritime security"*.

Pertanto la sicurezza della navigazione impegna il Corpo in una duplice veste: la prima, quale Amministrazione di bandiera (attività di *Flag State*) che comporta il controllo, la verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca; la seconda, in qualità di Stato del porto di approdo (attività di *Port State control*), che comporta un controllo diretto di conformità alle normative internazionali convenzionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali.

Un'ulteriore attività tecnica preminente delle Capitanerie di porto riguarda la sicurezza marittima intesa come *maritime security*, settore che coinvolge i sistemi portuali e la gestione delle navi al fine di individuare misure di natura preventiva volte a tutelare lo *shipping* e gli impianti portuali contro la minaccia di atti illeciti intenzionali.

Tra le funzioni istituzionali del Corpo delle Capitanerie rientrano altresì le Indagini sui sinistri marittimi, svolte dai Comandi di Porto e dalle Direzioni marittime e finalizzate all'accertamento delle cause e circostanze dell'evento, nonché delle relative responsabilità, secondo le modalità espresse dal codice della navigazione. In relazione alla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi la norma principale di riferimento è il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili". Tale decreto è applicabile a tutti i lavoratori marittimi impiegati in qualsiasi unità ed ha lo scopo di adeguare la normativa sulla sicurezza

e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati su tutte le navi in modo da assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, la tutela della salute e la prevenzione dagli infortuni e dalle malattie professionali, determinare gli obblighi e le responsabilità specifiche da parte di armatori, marittimi ed altre persone interessate in relazione alla valutazione dei rischi a bordo delle navi, assicurare l'informazione e la formazione degli equipaggi.

D'altra parte nel restante ambito portuale quello che riguarda tutte le operazioni e servizi portuali e le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi la normativa di riferimento è il Decreto Legislativo 272/1999 che prevede l'elaborazione dei diversi piani di sicurezza presso le aree di deposito e stoccaggio, nonché le varie procedure per le operazioni di movimentazione delle merci nell'interfaccia nave banchina.

12. Altri servizi: Il servizio di consulenti chimici del porto e compensatori di bussole nel porto di Porto Nogaro, viene svolto da personale regolarmente iscritto nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.

    Il servizio integrativo antincendio viene effettuato da n. 1 (una) ditta iscritta nei registri ex art. 68 Cod. Nav. tenuto dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone: la COOPERATIVA SERVIZI PORTUALI SRLC di Trieste.

    Il servizio di bunkeraggio è disciplinato in maniera organica con l'ordinanza n. 16/2007 in data 16.08.2007 di questo Ufficio Circondariale Marittimo. Il bunkeraggio viene effettuato a seguito di autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro da ditte iscritte nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.

    L'attività relativa all'uso di fiamma ossidrica/saldatrice elettrica a bordo delle navi ormeggiate nel porto del Circondario Marittimo di Porto Nogaro è disciplinata con Ordinanza n. 15/07 in data 16.08.2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

Secondo la L.R. 12/2012, è la Direzione centrale competente in materia di portualità regionale ad affidare la fornitura dei servizi di interesse generale all'utenza indifferenziata, nel caso di Porto Nogaro, attuata attraverso il ruolo svolto dal CoSEF, fatte salve le competenze in capo all'Autorità Marittima.

Va considerato, come mero riferimento, che nel quadro della normativa nazionale portuale, è compito delle Autorità Portuali la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, e l'affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali (Art. 16 comma 1 della L. 84/94). Inoltre, sempre sul piano nazionale, è finora valso come riferimento in materia di Servizi di Interesse Generale il principio secondo il quale sono le Autorità Portuali a definire, per ciascun ambito, l'elenco dei "Servizi di Interesse Generale" che possono essere forniti "(direttamente o tramite altri soggetti) dall'"Autorità Portuale" stessa.

Nella prospettiva di uno sviluppo evolutivo dei modelli di gestione delle attività nel porto di Porto Nogaro, e specificamente nella prospettiva di uno sviluppo del modello concessorio (vedi Parte III, Cap. 1), l'aspetto dei servizi di interesse generale, in particolare per quel che concerne i soggetti deputati, riveste notevole importanza, per motivazioni legate, come si avrà modo di dire, essenzialmente, ma non esclusivamente, ai principi della concorrenza.

E' infatti evidente che, anche in base a come si definirà il sistema delle concessioni (es. concessione unica, concessione duplice, ecc.) le modalità di gestione effettiva dei Servizi di Interesse Generale (peraltro da definire con precisione) potrebbero essere differenti, partendo comunque dal presupposto che di ogni servizio andranno valutate le caratteristiche sul piano formale (es. titolarità formale della competenza della fornitura servizio generale), tecnico (efficienza produttiva del servizio), della competizione (sia sul lato delle "gare" per l'affidamento, sia per gli aspetti concernenti le relazioni competitive fra operatori concessionari, nel caso che vi siano più concessionari interessati a godere dell'identico servizio).

Proprio nella prospettiva di un "riordino" legato alla possibilità di applicare anche a Porto Nogaro il modello "concessorio", sarà dunque utile, in materia di servizi generali, definire in modo univoco non solo i Servizi di Interesse Generale ma anche la specificazione degli obblighi rispettivamente di RAFVG, COSEF e, concessionari, demandando poi, se necessario, alla specifica concessione il compito di regolare, in modo univoco e trasparente, il rapporto sub-contrattuale per la gestione del servizio da parte del concessionario, all'interno delle aree in concessione, nel caso vi siano motivazioni adeguate.

Ma come è evidente, per i servizi effettivamente comuni (es. palazzina uffici; garitta ingresso all'area portuale; parcheggi) il ruolo dei concessionari non è di principio rilevante.

3.2.2 SERVIZI TECNICO-NAUTICI

Presso il Porto di Porto Nogaro sono disponibili anche i Servizi Tecnico Nautici, descritti come segue.

1. Servizio di Pilotaggio. Nel porto di Porto Nogaro il servizio di Pilotaggio è stato reso temporaneamente obbligatorio con Decreto n. 03/1997/DM in data 20.03.1997 dalla Direzione Marittima di Trieste. Viene espletato da n. 2 (due) marittimi abilitati con le modalità previste dal Decreto n. 7/71 in data 14.08.1971 anch'esso della superiore Direzione Marittima.
   La sede ufficiale dei pratici locali è individuata nell'ambito del porto (banchina Margreth) presso la palazzina servizi.
   La vigilanza sul servizio è assicurata dal personale dell'Unità Organizzativa Tecnica – Sicurezza della Navigazione – Armamento e Spedizioni dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro anche in relazione alle quotidiane riunioni accosti previste dal vigente Regolamento che ne disciplina il funzionamento.

L'Ufficio Circondariale marittimo di Porto Nogaro provvede alla regolare vidimazione delle fatture emesse dalla Stazione di Pilotaggio ed al controllo del Rendiconto Contabile e ripartizione dei proventi.

Le tariffe per il servizio di pilotaggio attualmente in vigore sono state approvate con il decreto n. 2/2017/DM della Direzione Marittima di Trieste in data 23.02.2017.

La stazione dei pratici locali, per espletare il proprio servizio, si avvale della pilotina M/B Aussa Corno 2MN636. A breve verrà messa a disposizione della Stazione Piloti di Porto Nogaro una nuova imbarcazione acquistata allo scopo dalla Regione FVG.

2. Servizio di Ormeggio. Il servizio di ormeggio viene effettuato dal Gruppo Ormeggiatori dei porti di Monfalcone e Porto Nogaro, giusta regolamento approvato con Ordinanza n. 19/2009 in data 27.04.2009 della Capitaneria di porto di Monfalcone (istituzione del servizio).

   Essendo il gruppo unico per Porto Nogaro e Monfalcone, il registro degli ormeggiatori è tenuto dal Compartimento e le tariffe sono approvate dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone; quelle attualmente in vigore sono state approvate con Ordinanza n. 86/2015 in data 27.12.2015 della Capitaneria di porto di Monfalcone, modificata dall'Ordinanza n. 05/2016 in data 11.03.2016.

   La sede amministrativa principale del gruppo è istituita presso il porto di Monfalcone conformemente alla vigente regolamentazione.

   Il personale dell'Unità Organizzativa Tecnica – Sicurezza della Navigazione – Armamento e Spedizioni dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, in occasione di ogni operazione di arrivo e partenza, vigila sull'espletamento del servizio.

   Così come previsto dal citato regolamento, presso il sorgitore di Porto Nogaro non è dislocata alcuna unità. Il servizio viene svolto da terra, mentre nei casi di richiesta al Gruppo Ormeggiatori di impiego di motobarche per l'assistenza alle manovre di ormeggio/disormeggio, le stesse vengono inviate da Monfalcone.

3. Servizio di Rimorchio. Il Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nell'ambito portuale di Monfalcone e Porto Nogaro è stato approvato in data 30 ottobre 2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; lo stesso è stato reso esecutivo con ordinanza n. 09/2016 in data 05.04.2016 della Capitaneria di Porto di Monfalcone. È in vigore una concessione rilasciata alla Società Ocean S.r.l. di Trieste datata 28.01.2016 n° 001/2016 Rep. 06.
   Il rimorchiatore portuale del porto di Porto Nogaro è il "SURI" - TS 806 e in caso di manovre eccezionali e/o sostituzioni del rimorchiatore portuale, la Società Ocean garantisce per questo sorgitore l'impiego di ulteriori rimorchiatori di seconda linea, provenienti dal porto di Monfalcone.

3.2.3 SERVIZIO DI "PORT SECURITY"

Il PFSP è stato adottato in data 15.10.2012 dalle due imprese portuali e dal Consorzio Portonuovo. Gli elementi strutturali/impiantistici del compendio portuale che garantiscono l'applicazione delle misure di security sono:

- Garitte di controllo accessi. Nel porto sono collocate due garitte: una garitta per il controllo accessi destinata al personale della Security Nordest – appaltatori del servizio di controllo dell'accesso per conto dei soggetti sopra menzionati; una seconda garitta è occupata dal personale della Guardia di Finanza;

- Impianto di videosorveglianza portuale. L'impianto è composto da un server centrale di elaborazione e memorizzazione delle immagini posto presso gli uffici del Consorzio Porto Nuovo - palazzina servizi - e da quattro postazioni. Dette postazioni sono site: una presso il citato ufficio, una presso la garitta affidata alla Security Nord-Est, una presso l'ufficio della Guardia Finanza ed una presso la Capitaneria di Porto Nogaro e sono utilizzate dai predetti soggetti relativamente alle funzioni di competenza. Sono presenti dodici telecamere di ripresa. L'impianto è corredato di un sistema di controllo accessi automatizzato. Lettori di budget a prossimità del tipo "anti-vandalismo" da esterno sono stati posizionati su apposite colonnine agli ingressi di Porto Margreth. Tali lettori sono dedicati unicamente alla gestione entrate pedonali, cicli e motocicli, le autovetture ed i mezzi pesanti sono gestiti tramite la lettura targhe automatica, non interrompendo così la marcia dei mezzi lavorativi. Attualmente, il PFSO del porto provvede, previo rilascio dell'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto, al rilascio dei badge. La tariffa applicata per la port security a terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonuovo del 2018 così composta: per ogni nave € 80,00 cad.

3.2.4 FORNITURA DI LAVORO TEMPORANEO

L'articolo 17 della Legge 84/94 disciplina la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione di operazioni e servizi portuali autorizzati ai sensi dell'art 16, comma 3, della Legge sul riordino della legislazione in materia portuale. L' erogazione delle predette prestazioni relative alla fornitura di lavoro temporaneo da parte di un'impresa è autorizzata, qualora non sia istituita l'Autorità di sistema portuale, dall'Autorità Marittima.

Pertanto, alla luce delle innovazioni del D.P.R. 57/2018 con il quale è stato disposto l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e stante la peculiarità delle realtà portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, nel 2019, in merito al rilascio delle autorizzazioni in questione, l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ribadito che il bando per la fornitura del lavoro

temporaneo per i porti di cui sopra deve essere unico e condiviso tra l' Autorità di sistema portuale e Autorità Marittima di Porto Nogaro.

La Capitaneria di porto di Monfalcone, in data 08.05.2015, ha rilasciato a favore dell'impresa "Alto Adriatico s.r.l." l'autorizzazione n. 42/2015 per la fornitura del lavoro portuale temporaneo nel porto di Monfalcone e Porto Nogaro, ai sensi dell'articolo 17, con validità sino al 31.12.2019.

Tale autorizzazione è stata prima prorogata sino alla data del 31.12.2020 dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale al fine di poter esperire la procedura di gara finalizzata all'individuazione del soggetto idoneo all'erogazione delle prestazioni di lavoro portuale temporaneo e poi sino alla data del 31.12.2022 in quanto l'art. 199, comma 2, del D.L. 19.05.2020 n. 34 (convertito nella Legge n. 77/2020) , ha esteso la validità di tali tipologie di provvedimenti autorizzativi in corso di due anni al fine di salvaguardare la continuità, compromessa dall'emergenza COVID- 19 , delle operazioni portuali presso gli scali italiani.

Alla luce delle informazioni sopra riportate, che tra l'altro chiariscono le competenze in materia di lavoro temporaneo portuale, si rappresenta comunque l'intenzione di approfondire il tema correlato e relativo all'elaborazione per Porto Nogaro di un 'Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese portuali', strumento introdotto a seguito di una modifica legislativa apportata dal d.lgs. 169/2016 alla legge 84/1994. L'opportunità e le modalità di elaborazione del Piano dovranno essere opportunamente valutate nel rispetto delle precipue competenze in materia attribuite dalla normativa vigente rispettivamente alla Regione e all'Autorità Marittima, tenuto conto che, come noto, Porto Nogaro non rientra nell'ambito gestorio di un'Autorità di Sistema Portuale (regolata dalla Legge 84/1994) e che, peraltro, la Regione non introita i proventi relativi alle tasse portuali.

4. MODELLI E PROSPETTIVE D'USO DI PORTO NOGARO: LE ASPETTATIVE DEGLI UTILIZZATORI

Come descritto anche in una precedente sezione dedicata a traffici, il comparto industriale localizzato nell'ambito consortile nell'area di Porto Nogaro costituisce un fondamentale (sebbene non l'unico) bacino di utilizzatori dello scalo portuale nogarese.

Le imprese operanti nel settore siderurgico, in particolare, utilizzano le risorse logistiche disponibili nell'area, compresa quella portuale, con una certa continuità e, come emerso anche da una campagna di interviste effettuate dal CoSEF nel corso dell'estate 2020[18], l'attenzione delle imprese verso gli aspetti della logistica dell'area si mantiene elevata.

Le aspettative da parte degli utenti sul tema portuale, emerse durante le interviste, sono differenziati e toccano aspetti che riguardano anche l'esterno dell'area portuale vera e propria, come ad esempio l'esigenza che l'intero sistema – ed in particolare la rete viaria, attraverso adeguati "design" delle opere, quali rotonde e svolte – permetta la gestione dei carichi eccezionali ("project cargo"), una componente importante delle produzioni nogaresi.

Il carico eccezionale rimane, secondo gli utilizzatori, un settore di rilievo a cui, in generale, va prestata per il futuro la massima attenzione anche sul piano del "traffico marittimo", costituendo anche in prospettiva futura, nell'ambito di Porto Nogaro, la effettiva motivazione per l'uso (o sviluppo) di ulteriori banchine private dedicate, le quali, invece, per attività collegata più genericamente al "general cargo" non sono ritenute, da gran parte degli utenti, una soluzione particolarmente attrattiva.

Anche il tema della ferrovia è annoverato fra gli aspetti rilevanti, sebbene molte imprese riconoscano che la logistica ferroviaria, soprattutto in mercati i cui flussi hanno limitazioni quantitative (difficoltà di gestire consolidamenti multi cliente, ecc.) e marcate oscillazioni temporali nella domanda, pone sfide importanti che, spesso, fanno sì che, almeno alle condizioni di mercato attuali o ipotizzabili nel breve/medio periodo, sia giudicata preferibile la logistica stradale.

---

18 Le interviste effettuate fra primavera e estate 2020, a cui hanno partecipato i tecnici del CoSEF, in presenza dell'incaricato per la redazione dello studio preliminare al POT (prof. Vittorio Torbianelli), sono state basate su un questionario formalizzato e su una serie di domande sulla visione da parte degli utenti portuali delle opportunità e delle necessità relative al porto. Oltre ai colloqui con le imprese operative nel porto (Midolini Spa e Porto Nogaro Srl), in occasione della prima visita alle banchine da parte del consulente incaricato dello studio preliminare, sono state effettuate le seguenti interviste: Marlines shipping Agency Srl, Marcegaglia Plates Spa, Marcegaglia Palini e Bertoli Spa,, Autogas Nord Spa, Cimolai Spa, Metinvest Trametal Spa.). Le interviste hanno permesso al CoSEF e al consulente dello studio preliminare al POT di definire un'immagine aggiornata delle tendenze congiunturali del comparto industriale localizzato nell'area consortile di Nogaro, anche in relazione agli effetti indotti e attesi dell'epidemia di Covid-19, offrendo parallelamente occasione per approfondire, proprio nell'ottica della redazione del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro, il tema delle relazioni fra industrie localizzate e sistema logistico locale.

Va peraltro considerato che nei settori nei quali operano le imprese industriali dell'Aussa-Corno, il traffico ferroviario potrebbe essere realizzato nella modalità più economica, solamente qualora ad entrambe gli estremi delle relazioni di traffico (e quindi anche presso la destinazione interna) vi siano stabilimenti raccordati (elemento non del tutto scontato). Questo, in considerazione dei costi accessori (trasbordi, fissaggi del carico) che sono comunque rilevanti quando si operi con la ferrovia e che rendono tale sistema comunque vulnerabile alla competizione del mezzo stradale, soprattutto perché non sempre i quantitativi oggetto di spedizione raggiungono, nell'area dell'Aussa Cono, il volume necessario a realizzare un "treno completo".

Sul piano dei mercati potenziali, l'Austria e la Germania (all'interno, comunque, di un raggio non superiore ai 500-600 Km, oltre al quale la distanza logistica è eccessiva anche per la ferrovia "convenzionale") sono le aree che mostra probabilmente i migliori potenziali di "sviluppo ferroviario".

In considerazione della già citata difficoltà a raggiungere convenientemente volumi sufficienti per treni completi (15 vagoni), anche da parte dei principali utilizzatori (i quali, peraltro, operano spesso con raccordi all'interno dei propri stabilimenti caratterizzati da diverse limitazioni operative), viene sottolineata l'importanza di una "intermediazione commerciale" che operi nel senso della "aggregazione" dei flussi ferroviari dell'area, ottimizzando aspetti strategici quali quello legato alla reperibilità, alla messa a disposizione operativa e alle condizioni economiche dei carri ferroviari necessari alle spedizioni.

Il tema dell'"integrazione" ferroviaria, è centrale; ed è importante che, su questo versante, l'offerta di "logistica ferroviaria integrata" (al di là delle mere questioni di infrastrutturazione) risulti sempre più innovativa, includendo tutti gli aspetti rilevanti (disponibilità e ricchezza dei servizi offerti, gestione carri, manovra ottimizzata nelle aree portuali e nei raccordi, tempistiche, condizioni economiche, frequenze, ecc.). Si tratta di un ambito nel quale l'evoluzione attesa dei mercati della "logistica ferroviaria" - i quali godranno peraltro dalle opportunità collegate alla "transizione verde" - fa presagire la possibilità di realizzare, anche attraverso partenariati, formule sempre più flessibili e integrate, verosimilmente capaci, nel tempo, di far aumentare l'importanza ancora limitata della ferrovia nel contesto di Porto Nogaro.

Anche nel contesto di Porto Nogaro e del Consorzio, le possibilità di aumentare il ricorso alla ferrovia (sia per i traffici "marittimi" che per quelli "terrestri") sono quindi realistiche, anche se sarà sempre più importante (sottolineano gli utilizzatori) l'ottimizzazione complessiva della catena logistica integrata ferroviaria, da realizzarsi proprio attraverso il ricorso agli operatori capaci di realizzare la sfida dell'integrazione.

Alcuni operatori, per specifiche categorie di merci, hanno infine richiamato, sempre in relazione alla questione ferroviaria, le potenzialità dell'intermodale o comunque della multimodalità, qualora si realizzassero scenari futuri nei quali le infrastrutture territoriali più vicine (es. interporto di Cervignano) riuscissero ad offrire opportunità effettive in termini di servizi disponibili di interesse per il mercato della zona Aussa-Corno.

Quello che viene, comunque, maggioritariamente sostenuto dagli operatori è invece il fatto che la ferrovia non rappresenti verosimilmente una soluzione ottimizzante (neppure con il sostegno di contributi ambientali) per il

trasporto di collegamento fra il porto di Monfalcone e l'area dell'Aussa-Corno, per le varie complicazioni e costi che la gestione di questi traffici su breve distanza tende a comportare.

Questo, non significa naturalmente che la ferrovia, al di là del servizio di collegamento fra i due porti, non possa invece svolgere un ruolo interessante per collegare Porto Nogaro con le diverse aree di trasporto merci (Cervignano, Pordenone) nonché per le diverse aree industriali cui fa riferimento il Cosef (Zona industriale udinese, Zona industriale Alto Friuli, zona industriale Aussa Corno, Zona industriale cividalese).

Tornando ad aspetti più strettamente portuale, emerge molto nitida e decisa, anche da parte dei "caricatori industriali", la posizione, secondo la quale, senza un incremento di "accessibilità nautica" (pescaggi) rispetto alla situazione che ha caratterizzato negli ultimi anni il porto (almeno sino ai recenti interventi eseguiti nel 2020) la gestione del traffico marittimo rischi di rimanere critica sul piano economico, anche per coloro che hanno capacità di "aggregazione di flussi" in importazione. Le navi di piccole dimensioni che possono entrare nel porto alle presenti condizioni di pescaggio (es. 7.000 tonnellate di portata) non sono infatti economicamente convenienti e la soluzione dell'allibo di navi di maggiori dimensioni a Monfalcone, praticata in passato anche grazie al supporto pubblico finalizzato a obiettivi ambientali, non è recepita come una soluzione strutturale se dovessero continuare ad esserci problemi di accessibilità marittima simili a quelli degli ultimi anni.

La questione dei soggetti "aggregatori di domanda" è di particolare rilevanza, perché, al di là delle agenzie marittime autonome, anche il ruolo di alcuni soggetti industriali "importatori" è nodale sul lato dell'organizzazione della spedizione marittima e della gestione economica del nolo nave, oggi più elevato proprio a causa dell'impossibilità di usare la rotta diretta con navi di maggiore portata.

Complessivamente, il mondo dei laminatoi (peraltro in sviluppo nell'area) detiene un potenziale di importazione di semilavorati (bramme) che, per l'intera area di porto Nogaro, si stima aggirarsi intorno a 1,6 Milioni di tonnellate (con circa 1,2 milioni concentrate nelle mani di un unico soggetto utilizzatore). Il quantitativo, se paragonato all'attuale traffico in ingresso a Porto Nogaro collegato a tale merceologia – circa 500.000 tonnellate – è rilevante, tanto che in prospettiva, qualora fossero risolte le questioni ancora aperte di accessibilità nautica, è giudicato effettivamente acquisibile da Porto Nogaro, evitando in tal modo i costi del trasferimento da Monfalcone.[19.]

Per le esportazioni del contesto locale (es. lamiere), le imprese del settore sottolineano, anche in questo segmento, l'importanza dell'aggregazione ai fini di un rinforzo dell'utilizzo del porto, benché i potenziali futuri siano giudicati più limitati rispetto all'importazione.

19 Se questo scenario fosse effettivamente realizzato, le aziende leader del settore riterrebbero che, effettivamente, in una prospettiva di lungo periodo, potrebbe risultare utile disporre di ulteriori infrastrutture portuali, anche collocate eventualmente in un'area più prossima alla foce dell'Aussa-Corno.

5. IL QUADRO COMPETITIVO, IL POSIZIONAMENTO DI MERCATO E I POTENZIALI: VALUTAZIONI DI SINTESI

5.1 IL POSIZIONAMENTO "DIFFERENZIATO" DI PORTO NOGARO

Considerata l'impostazione complessiva della portualità regionale, che oltre ai porti di Trieste e Monfalcone include anche, pur se amministrativamente separato, Porto Nogaro, è opportuno fornire alcune valutazioni sul posizionamento attuale e potenziale di Porto Nogaro nello scenario complessivo del mercato portuale regionale.

A tutto va premessa la constatazione che qualunque considerazione sullo stato attuale e sul futuro di Porto Nogaro nelle sue relazioni con i "mercati" non può prescindere dalle questioni legate all'accessibilità marittima, ed in particolare alle problematiche di "pescaggio" ancora irrisolte, che limitano l'accesso alle navi superiori a 5,5 m di pescaggio.

Nonostante la forte limitazione nei pescaggi attuali, va comunque osservato che Porto Nogaro si è effettivamente ritagliato un ruolo di "nicchia specializzata" nella panoramica dei traffici dei porti regionali, grazie alle caratteristiche tecnico-economiche della sua offerta, alla prossimità geografica, ad uno zoccolo di "mercato naturale" di natura industriale e al lavoro di promozione realizzato nel corso del tempo da alcuni operatori chiave.

Tale ruolo si ricollega, essenzialmente, alla capacità di offrire a costi sostenibili, e in un contesto di notevole agilità operativa (vista la piccola dimensione e la specializzazione del porto in termini di tipologia di traffico), una gamma di servizi rivolti a specifici settori industriali, collegati a "partite marittime" di media o piccola dimensione, sia in importazione che in esportazione, collegati a mercati essenzialmente collocati nell'Area Mediterranea e del Mar Nero (questi ultimi prevalentemente in ingresso e per la componente siderurgica).

Lo scenario regionale della portualità – se si esclude il porto "multi-terminale" di Trieste, adatto ad operazioni di diversa specializzazione e a molteplici tipologie di navi il quale tuttavia si colloca in un'area alquanto lontana per servire, come porto di riferimento per i traffici convenzionali (es. rinfusa o break-bulk del contesto industriale dell'Aussa-Corno) – include, a poche miglia nautiche da Porto di Nogaro, il porto di Monfalcone (gestito dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) il quale tuttavia, oltre alla distanza terrestre dal Distretto dell'Aussa Corno, è caratterizzato da alcuni vincoli legati alla sovrapposizione di diversi tipi di traffico rispetto al contesto più agile e specializzato di Porto Nogaro.

5.2 I MERCATI DI RIFERIMENTO IN IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE E I RELATIVI POTENZIALI

Nel ruolo di "porto di importazione", Porto Nogaro gioca comunque assieme a Monfalcone una partita che, almeno attualmente, si potrebbe definire di "sinergia competitiva". Da un lato, il porto di Monfalcone permette di far giungere nell'area navigli di notevole dimensione a pieno carico; opportunamente allibate tali navi possono quindi giungere a Porto Nogaro (sebbene gli attuali 5,5 m di pescaggio riducano i potenziali di accessibilità anche a navi allibate e per questo, il passaggio ad un pescaggio ammesso superiore sarebbe estremamente importante).

Dall'altro lato, Monfalcone, proprio per i fondali superiori e quindi la capacità di lavorare naviglio di maggiore dimensione, tende però ad attirare (quale porto "di concentrazione") traffici che altrimenti potrebbero trovare naturalmente sponda a Porto Nogaro, spingendo quindi verso l'uso di mezzi terrestri (ad elevato impatto ambientale) per la redistribuzione verso l'area dei laminatoi dell'Aussa-Corno.

Risulta comunque ragionevole immaginare che, rispetto al contesto del porto di Monfalcone, una parte delle navi di dimensioni modeste e con carichi afferenti origini/destinazioni interne alla regione e compatibili potrebbero essere operate direttamente Porto Nogaro, consentendo a Monfalcone di operare in maniera più mirata e attrattiva per il mercato di navi di maggiori dimensioni e con tipologie specializzate (es. "car carriers"; navi per prodotti forestali, grandi "bulk-carriers", ecc.).

Per quel che concerne il traffico in esportazione, che non utilizza frequentemente il naviglio utilizzato per l'importazione (appartenendo a circuiti logistici molto differenti), va ricordato che esso è basato, a Porto Nogaro, su formule logistiche peculiari che rappresentano uno dei caratteri maggiormente peculiari dell'offerta dello scalo, permettendo in tal modo di distinguersi naturalmente, grazie a questa nicchia, dalle altre realtà portuali regionali. La formula prevalente per le esportazioni è infatti quella delle "linee/semilinee" dirette al mercato Mediterraneo e dedicate alle piccole partite con naviglio di portata limitata, sviluppate nel corso del tempo da operatori marittimi fortemente concentrati sullo sviluppo dei traffici nel porto friulano, nel quale, fra l'altro, l'elevata specializzazione logistica in alcuni specifici segmenti industriali, permette condizioni economiche e di servizio non facilmente riscontrabili altrove nell'area del Mare Adriatico Orientale.

Lo sviluppo della nicchia delle esportazioni, ed in primo luogo la "componente estera" di queste ultime (es. Austria, ma anche Slovenia) rappresenta, anche in prospettiva, un essenziale punto di forza dello scalo friulano, offrendo nicchie potenziali verosimilmente ancora ampliabili, qualora supportate da iniziative commerciali rafforzate e da una promozione di pacchetti logistici integrati, capaci di sfruttare al meglio (nonostante i volumi in assoluto non ingentissimi) le opportunità ferroviarie e dell'intermodale.

In particolare Porto Nogaro è richiesto per trasporti intra-mediterranei sul Nord Africa, Levante e Medio Oriente, ma anche verso il Mar Rosso; trasporti che sono effettuabili da navi con tonnellaggio limitato e quindi con modeste esigenze di tirante d'acqua (navi *box shaped* cioè con stiva a forma geometrica che può accogliere carico generale e container, diffusissime in Mediterraneo).

È da ritenersi comunque un valore l'elevata flessibilità nella gestione, a Porto Nogaro, di tutte le variegate componenti del mercato dei traffici, capace di garantire elevati turn-over evitando specializzazioni logistiche eccessivamente dominanti (con particolare riferimento all'uso delle aree e ai magazzini di retro-banchina, non particolarmente ampi proporzionalmente allo sviluppo lineare della banchina) che potrebbero ridurre l'attrattiva complessiva del porto.

Sul piano dei potenziali di sviluppo, anche dai colloqui con le imprese, sono emerse chiaramente indicazioni di possibili nuove acquisizioni di traffici in esportazione, fra cui si possono citare:

- Prodotti siderurgici semilavorati in export (coils, lamiere, vergella e altri profilati) provenienti dall'Austria;
- Binari ferroviari in export dall'Austria verso paesi mediterranei;

Pure sul versante delle "importazioni", tuttavia, per quanto esse risultino maggiormente collegate al sistema industriale dell'Aussa-Corno, si individuano – anche nella percezione delle imprese – nicchie di potenziale crescita, quali ad esempio:

- materie prime per la produzione del vetro in importazione (sabbie silicee) per conto della vetreria già insediata in Aussa-Corno e di un'altra in fase di insediamento;
- sale e cereali in importazione (semi di girasole e colza) per la produzione dell'oleificio insediato;
- rottame di ferro in importazione per le acciaierie regionali.

Complessivamente, l'incremento dei traffici di transito derivante dalle sopra descritte acquisizioni dovrebbe ammontare su base annua intorno alle 300.000 tonnellate.

Oltre a queste quote aggiuntive, i principali importatori di semilavorati siderurgici ritengono che, una volta risolte le questioni relative al pescaggio (Cfr. il capitolo "6. Lo stato delle infrastrutture e gli interventi in corso") è ragionevole prevedere che Porto Nogaro possa acquisire quote rilevanti dei flussi complessivi destinati all'alimentazione dei laminatoi locali (alcuni in fase di sviluppo) flussi che, almeno in parte, attualmente non passano attraverso il porto (circa 1 milione di tonnellate).

Queste nuove quote potrebbero costituire un traffico marittimo di importante entità: si stimano almeno 500.000-600.000 tonnellate annue aggiuntive di bramme in importazione, con la possibilità di arrivare a raggiungere in condizioni ottimali anche quantitativi via mare più elevati.

Infine, un elemento che potrebbe contraddistinguere, sul piano della fungibilità di Porto Nogaro, anche rispetto agli altri porti regionali, è rappresentato dalle opportunità nell'ambito del trasporto costiero fluvio-marittimo, in specie nelle relazioni con il bacino padano, tramite l'idrovia Fissero-Tartaro/fiume Po che raccorda i porti Nord

Adriatici, tra cui Porto Nogaro, alle località di Chioggia, Rovigo, Ferrara, Mantova, Cremona e Piacenza facente parte del Corridoio Mediterraneo del network TEN-T[20].

Tale ipotesi di lavoro sarebbe di potenziale interesse, in primo luogo, per le aziende del comparto siderurgico e metallurgico dell'area industriale dell'Aussa-Corno, in un'ottica di "green-alternative" per le relazioni di trasporto da e per l'area padana. Va d'altra parte ricordato che, almeno sino ad ora, l'Idrovia Padano-Veneta, per svariati motivi di ordine infrastrutturale, gestionale ed economico (per tempi ma anche, in alcuni casi, per i costi, rispetto a strada e ferrovia) non si ha creato condizioni tali da innescare l'utilizzo regolare e effettivo della modalità per via d'acqua interna e non sembrano esserci all'orizzonte sostanziali modificazioni di tale quadro.

20 Risoluzione dovuta all'Accordo di Ginevra "European agreement on main inland waterways of International importance (AGN) che all'articolo 1, comma 1, inserisce nella rete delle idrovie europee anche le acque costiere.

5.3 LE PROSPETTIVE EVOLUTIVE DEL RAPPORTO FRA PORTI REGIONALI

Il posizionamento competitivo quale "nicchia specializzata" conseguito da Porto Nogaro, così come precedentemente descritto, rappresenta senza dubbio un valore altamente positivo sul quale puntare per la prosecuzione del percorso di sviluppo del porto friulano, anche nella definizione, grazie alla presenza di oggettivi elementi di differenziazione, di un rapporto armonico con i rimanenti porti della Regione Friuli Venezia Giulia, ormai organizzati sotto l'ombrello unico dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale.

In particolare dopo l'inclusione del Porto di Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema, è tuttavia da prendere in considerazione l'opportunità, da parte delle istituzioni responsabili di Porto Nogaro, di sviluppare ulteriormente le relazionali inter-istituzionali fra i gestori dei porti regionali in modo da favorire, pur nel pieno mantenimento delle rispettive competenze, lo scambio di informazioni, in particolare su temi quali i percorsi di sviluppo, lo scambio di conoscenze e di buone pratiche in tema di portualità, nonché, ove conveniente alla totalità delle parti, la collaborazione in progetti finanziati (ambiti dei progetti europei) su temi di interesse comuni (es. logistica integrata e intermodalità, nuove tecnologie, digitalizzazione, energia, ambiente), favorendo inoltre il progressivo avvicinamento in direzione di standard condivisi (es. piattaforme informatizzate, ecc.).

6. LO STATO DELLE INFRASTRUTTURE E GLI INTERVENTI IN CORSO

6.1 L'AMBITO PORTUALE NEL SUO COMPLESSO: ANALISI DELLE PROSPETTIVE E DISCUSSIONE

Storicamente, discutendo dell'assetto delle aree portuali, le zone di Porto Nogaro destinate ad attività operative portuali sono molteplici, comprendendo oltre al cosiddetto "porto vecchio", le zone attualmente operative della Banchina Margreth e le ulteriori aree limitrofe comprese nella circoscrizione portuale e quindi considerate nel Piano Regolatore Portuale.

A queste si aggiungono alcune banchine private, non rientranti nell'ambito delle aree "commerciali" del porto, e caratterizzate da diversi livelli di operatività e stato manutentivo, dedicate (in modo differenziato da caso a caso) a traffici saltuari.

Per quel che concerne l'ambito di analisi del presente Piano Operativo Triennale ci si limita a trattare l'ambito del Porto Commerciale centrato sull'area del cosiddetto Porto Margreth, poiché, come specificato nel seguente paragrafo, l'area di Porto Nogaro Vecchio da un punto di vista delle opportunità legate ad attività portuali commerciali è da ritenersi di difficile ri-sviluppo. Si ricorda, inoltre, che nell'area di "mitigazione ambientale" situata a sud del bacino di Porto Nogaro, sono previste forti limitazioni alla tipologia delle industrie ammesse ed allo stoccaggio di prodotti chimici, combustibili, ecc. , in considerazione del regime idraulico che la caratterizza e del fatto che in caso di sversamenti non sarebbe possibile intervenire per evitare l'immissione di inquinanti nel fiume Corno prima e nella laguna successivamente.

6.1.1 PORTO NOGARO VECCHIO

Per quel che riguarda l'ulteriore zona portuale inserita nel Piano Regolatore, vale a dire Porto Nogaro Vecchio, da un punto di vista strettamente economico, si ritiene che, alla luce dei caratteri complessivi del contesto (caratteri e dimensione dell'area di banchina e di retro-banchina, posizione dell'infrastruttura rispetto alle infrastrutture di accessibilità, scarsa integrabilità funzionale – es. ferroviaria - con le operazioni nel "cuore" del porto commerciale – Banchina Margreth), nonché delle richieste indotte dall'evoluzione dei mercati, dalle nuove tecnologie logistiche nonché dal contesto idrografico del fiume e di quello infrastrutturale complessivo (sia sul lato delle banchine ma anche dell'intero sistema di accessibilità), tale dotazione, che in passato ha avuto destinazione commerciale ai fini del trasporto merci, ormai possa essere difficilmente considerata come potenzialmente riadattabile a questi tipi di attività.

Si ritiene, infatti, che il possibile riutilizzo di tale infrastruttura potrebbe avvenire prevalentemente in funzione di modelli di valorizzazione non basati sulla portualità"merci" (es. approdi non commerciali, nautica, nautico/industriale, settore immobiliare, ambito turistico, sportivo-ricreativo, uso pubblico del fiume, ecc.), con

limitate opportunità di un suo riuso anche come “area portuale” per attività legate all’imbarco o sbarco di passeggeri (es. crociere fluviali con unità non superiori a 25 tonnellate).

Questo, senza negare ovviamente che, in ogni caso, anche qualora privo della natura formale di porto commerciale, Porto Nogaro Vecchio possa svolgere funzioni collegate comunque, almeno in una certa misura, alla presenza di mezzi nautici (es. diporto, ecc.).

6.2 BACINO MARGRETH: IL LAY-OUT PORTUALE OPERATIVO

Il porto commerciale di Porto Nogaro è in pratica costituito dal comprensorio definito “Bacino Margreth”. L’area dispone di una moderna banchina lineare di metri 860 operativi, di raccordo ferroviario “sottobordo” per una ampia parte della banchina e di ampi spazi retrostanti adatti nel caso anche alla movimentazione, predisposizione e assemblaggio o dis-assemblaggio di componenti complesse di unità di carico (carichi speciali, altresì noti come “project cargo”, etc.)[21].

Nell’ immagine satellitare (Figura 8) e nella cartografia tecnica (Figura 9**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) è visualizzabile il lay-out della banchina Margreth.

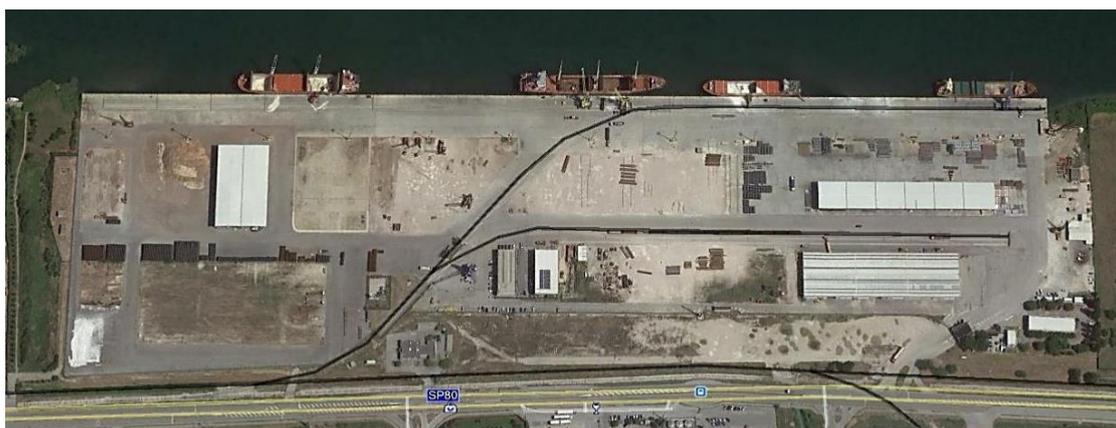



Figura 8 - Fotografia satellitare della banchina Margreth; fonte: CoSEF.

21 Questa tipologia di carico è di fondamentale importanza in quanto permette di allargare con operazioni a “valore aggiunto” il novero delle attività di Porto Nogaro, senza assolutamente limitare o contingentare l’attuale traffico e qualsiasi ulteriore sviluppo dello stesso. I carichi “speciali” o comunque quelli che si definiscono come project cargo rimangono e uno degli obiettivi più interessanti di sviluppo e di specializzazione di questo porto. Prove esemplari delle opportunità legate al project cargo sono state, di recente, la movimentazione delle imponenti paratoie costruite dalla Cimolai per il canale di Panama la cui operazione ha avuto un ottimo successo tecnico e il recente varo su chiatta autoaffondante di un’unità navale costruita dalla Cimolai stessa in collaborazione con il Cantiere San Giorgio di Genova per conto di RFI.

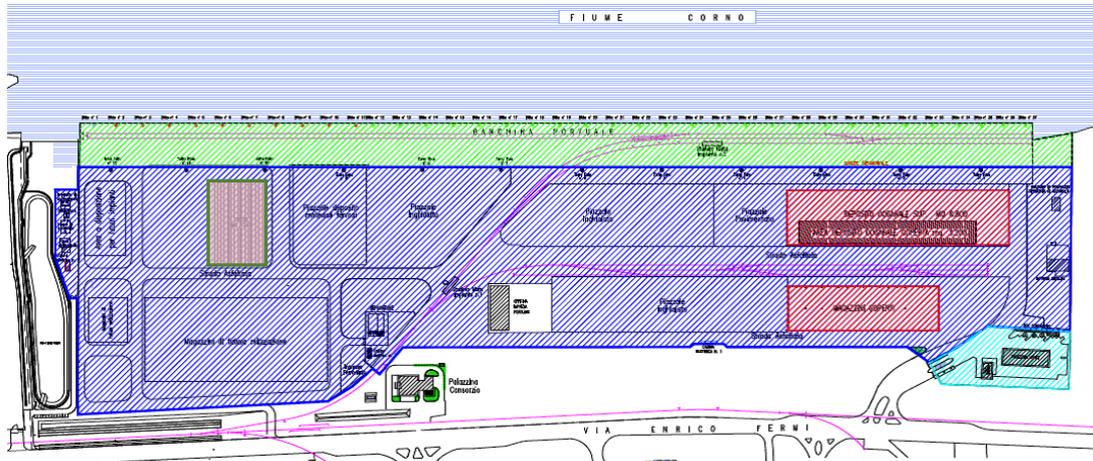



Figura 9 - Lay-out della banchina Margreth; fonte: CoSEF.

Con riferimento alla pianta della Figura 9 il lay-out del comprensorio di Porto Margreth è strutturato come segue:

- Area demaniale di banchina, della lunghezza di 860 m, con una superficie pari a mq 35.350 (zona indicata in colore verde).
- La banchina è fornita di adeguati punti di ormeggio (bitte) in numero di 37, distanziate di 25 metri. Il tirante d'acqua è di 6,50 metri sotto banchina e i 6,00 circa per l'area di manovra antistante i 200 metri più a nord della banchina che non erano utilizzabili a causa delle scarse profondità del fondale e -8,00 metri sotto banchina per i restanti 800 metri della banchina come risultante dai rilievi batimetrici affidati dalla Regione ad un'impresa specializzata al termine dei "Lavori urgenti per il dragaggio del fiume Corno finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione, favorire la circolazione delle acque lagunari ed il ricambio idrico e contenere la dispersione delle sostanze inquinanti nell'ambiente lagunare" conclusi il 31.12.2017 e al termine dei "lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del fiume Corno" conclusi il 17.04.2020. Va però precisato che i predetti dati potrebbero essere suscettibili di rimodulazione al termine del procedimento di validazione in corso presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, che dovrebbe concludersi a breve.
- Area operativa retrostante la banchina, che include piazzali, magazzini, tettoie e centri servizi, per mq 159.900 (zona indicata in colore blu);
- Deposito doganale merci, composto da mq 10.000 di area scoperta che include mq 3.200 di tettoie a 6 moduli e da 9 moduli di magazzino coperto per ulteriori 5.500 mq (aree indicate in colore rosa);
- Nr. 2 tettoie da 6 moduli in area A (Nord), un'officina meccanica, nr. 2 impianti di pesatura misti, nr. 2 palazzine uffici, cabine elettriche, impianto di depurazione acque, impianto di fornitura acqua alle navi,

8+4 torri faro di illuminazione, impianto antincendio con 2 cabine di pressurizzazione, rete fognaria acque meteoriche e relativo impianto di trattamento;

- Nr. 2 fasci di binari, il primo composto da 2 aste a raso per l'intera lunghezza di banchina, da un terzo tronchino a Sud e relativi deviatoi di congiunzione, il secondo da tre aste a raso e relativi deviatoi di congiunzione a servizio del magazzino e delle tettoie dell'area doganale, per una lunghezza di 450 m.

Come più volte in precedenza accennato, la gestione del compendio retro banchina portuale di Porto Nogaro e della retrostante zona industriale dell'Aussa-Corno è di competenza del Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli (CoSEF), che fra l'altro dispone di mezzi operativi di proprietà (una moto-spazzatrice, un loco-trattore Zephir, estintori e manichette dell'impianto antincendio, ecc.).

L'area demaniale di banchina, il bacino prospiciente e tutti gli altri bacini banchinati, nonché la canaletta fluviale sul Corno (dove, presso la foce nella laguna di Marano, confluisce anche il fiume Aussa), la parte di canale navigabile in laguna fino alle bocche di Porto Buso, rientrano invece nelle competenze amministrative e gestionali della Regione Friuli Venezia Giulia, tramite le competenti Direzioni Centrali (Infrastrutture e trasporti, Attività produttive e turismo, ecc.)

In data 30 giugno 2016 il Consorzio Aussa-Corno, già in stato di liquidazione, aveva pubblicato un avviso di gara per l'affidamento in concessione, per la durata di un anno prorogabile, dell'intero comprensorio retro-portuale, in lotto unico, con l'obiettivo di individuare un operatore economico cui assegnare la gestione operativa dello scalo, come poi avvenuto effettivamente.[22]

6.2.1 DESCRIZIONE DI DETTAGLIO DEGLI IMPIANTI OPERATIVI NELL'AREA MARGRETH AI FINI DELLA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

È riportata di seguito un'elencazione di maggior dettaglio delle infrastrutture e degli impianti che caratterizzano l'area portuale del Bacino Margreth, utile all'inquadramento degli interventi operativi previsti, descritti in una sezione successiva del Piano Operativo Triennale (cfr. il capitolo "

22 Come ricordato in un paragrafo precedente, la procedura si è conclusa con l'assegnazione alla società Consorzio Portonuovo, società di capitale definita "consorzio con attività esterna" partecipata dalle due attuali imprese portuali, la Midolini F.lli S.p.A. e l'Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l. e con un capitale sociale di Euro 50.000, mediante la stipula di regolare contratto di affitto con validità annuale/rinnovabile. La concessione è stata prorogata ed è vigente al momento della redazione del POT.

2. La Programmazione operativa: gli interventi infrastrutturali”).

Assetto degli spazi

L’area portuale di Porto Margreth presenta una forma rettangolare di 860 x 250 ml con il lato maggiore corrispondente alla banchina sul fiume Corno.

L’impalcato della banchina ha una profondità di circa 20 ml dal bordo di accosto ed è stata realizzata in due lotti dal Consorzio Aussa-Corno che l’ha completata nel tratto a nord nel 2007. Le retrostanti pavimentazioni in “fibrorinforzato” sono state realizzate nei primi anni 2000.

La superficie complessiva dell’area recintata è di 204.400 mq. L’area retroportuale, dai 40 metri del limite demaniale è di proprietà del CoSEF a seguito della devoluzione dei beni provenienti dalla liquidazione del Consorzio di sviluppo industriale dell’Aussa-Corno. Insistono sull’area anche dei sedimi demaniali corrispondenti alle vecchie canalette non aventi più funzionalità idraulica in quanto sostituite dalla canna armata che attraversa il porto in corrispondenza del lato nord dei magazzini portuali. L’accesso al porto avviene, tramite un innesto viario, da via Fermi, ex strada provinciale (SP 80), ora in gestione a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.a..

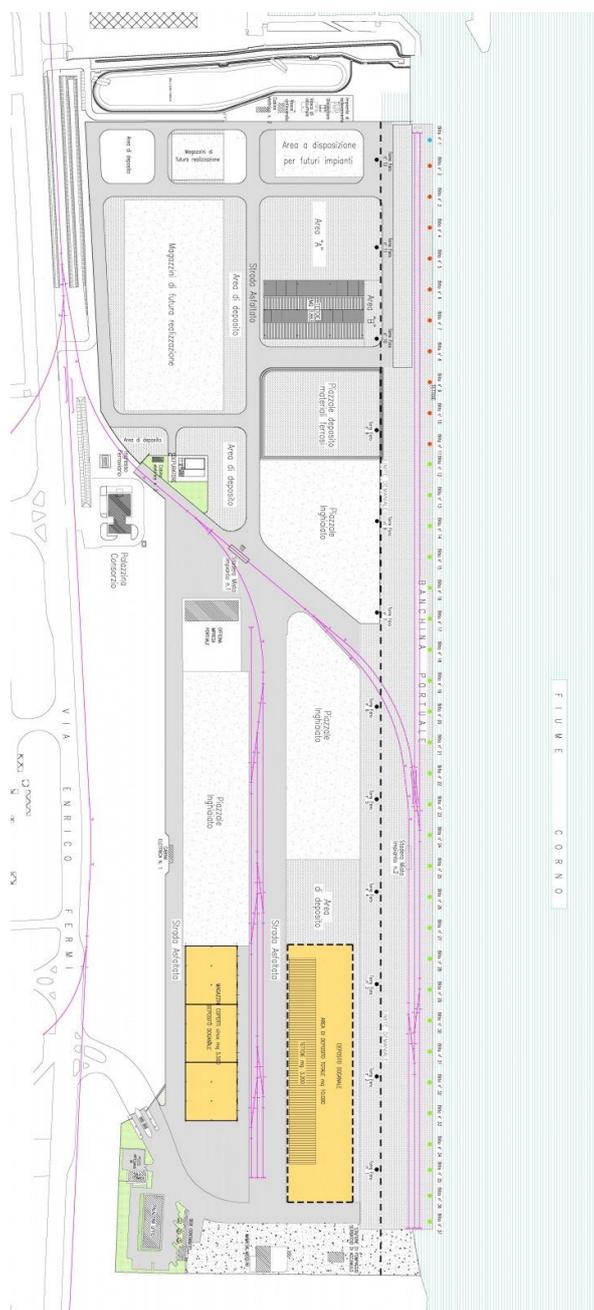



Figura 10 - Lay-out della banchina Margreth con evidenza dei fasci di binari presenti ; fonte: CoSEF.

Infrastrutture presenti (vedi Figura 10***Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.***)

Le infrastrutture presenti nell'area portuale di Porto Nogaro sono descrivibili come segue:

1. Varco d'accesso composto da un portale con due garitte e un cancello scorrevole per il passaggio dei mezzi eccezionali;

2. Garitta controllo accessi destinata al personale della Security Nordest al fine di ottemperare alle prescrizioni di Port Security attuate dal Consorzio Portonuovo;

3. Garitta Guardia di Finanza a servizio dei controlli per l'area doganale;

4. Sistema controllo accessi e servizio di sorveglianza impianto di videosorveglianza portuale. Nel corso dell'anno 2016 a seguito del trasferimento delle funzioni istituzionali dal Consorzio ZIAC a ZIU si è proceduto, in forza della Delegazione con la Regione FVG, al ripristino dell'impianto di videosorveglianza di porto Margreth. L'impianto è composto da un server centrale di elaborazione e memorizzazione delle immagini posto presso gli uffici del Consorzio ZIU della palazzina servizi e da tre postazioni per la verifica e il controllo. Dette postazioni sono site una presso il citato ufficio, una presso la garitta della Guardia di Finanza e una presso la Capitaneria di Porto Nogaro. Sono presenti dodici telecamere di ripresa, così definite:

- quattro del tipo orbitale dette Speed Dome PTZ;
- sei del tipo Telecamera Dome digitale a ripresa fissa 360;
- due del tipo mini Dome 3 MP installate presso il varco di accesso di porto Margreth.

L'impianto è corredato di un sistema di controllo accessi automatizzato. Lettori di budget a prossimità del tipo "antivandalismo" da esterno sono stati posizionati su apposite colonnine agli ingressi. Tali lettori sono dedicati unicamente alla gestione delle entrate pedonali, cicli e motocicli, mentre le autovetture ed i mezzi pesanti sono gestiti tramite la lettura targhe automatica, non interrompendo così la marcia dei mezzi lavorativi.

5. Tettoie deposito materiali nord e sud: sono composte da moduli simmetrici con copertura in lamiera zincata e pilastri in acciaio per una superficie utile di stoccaggio di circa 3.800 mq per la tettoia sud e di 3.860 mq per la tettoia posta nord.

6. Magazzini coperti: sono composti da nove moduli simmetrici per una superficie totale adibita a deposito di 5.500 mq. Sono presenti 18 portoni ripartiti sui lati esposti a est e a ovest della struttura. All'esterno sul lato sud è presente una scala metallica per l'accesso alla copertura. Sulla copertura dei magazzini longitudinalmente sono presenti due file di lucernai apribili con comando motorizzato e quattro file fisse. È presente l'impianto antincendio sia all'esterno della struttura che all'interno, collegato alla rete di distribuzione portuale.

7. Ferrovia: il raccordo ferroviario per porto Margreth si distacca dalla rete RFI dalla stazione di San Giorgio di Nogaro. Dal deviatoio presente presso la dorsale su via Fermi, il binario entra nell'area portuale attraverso un apposito cancello e si dirama all'interno del recinto portuale per circa 4.300 ml e conta 23 deviatoi. Parte di

questo raccordo ferroviario è stato realizzato in concessione sulla banchina demaniale dal disciolto Consorzio Aussa-Corno. Alcune valutazioni sul lay-out di tale opera ferroviaria sono svolte nel seguito.

8. Viabilità interna: all'interno dell'area è presente una viabilità di distribuzione realizzata in asfalto che permette l'accesso alla banchina, alle aree di deposito e alle restanti infrastrutture. Tramite apposita segnaletica orizzontale sono evidenziati i percorsi pedonali e i percorsi veicolari.

9. Piazzali pavimentati o inghiaiati. Attualmente l'area disponibile allo stoccaggio delle merci è costituita da quattro piazzali inghiaiati per una superficie complessiva di 36.192 mq.

10. Rete fognaria acque meteoriche e impianti connessi: è composta dalle caditoie, dalle tubazioni di convogliamento delle acque meteoriche ai tre "disoleatori" (sud, centro e nord), dai pozzetti, dai quadri di controllo e allarme. Le imprese portuali detengono l'autorizzazione allo scarico dalla Regione FVG (AUA).

11. Servizio di pesatura garantito da due pese portuali: sono presenti una stadera mista ferroviaria e stradale posta nella parte nord del porto (vicino al cancello ferroviario) e una stadera mista ferroviaria e stradale lungo la banchina portuale.

12. Impianto antincendio: è formato da due stazioni di pressurizzazione poste una a nord con tre pompe e una a sud dell'area portuale con quattro pompe, da tre anelli di alimentazione per una lunghezza complessiva di 4.200 ml, da 22 idranti UNI 70 soprassuolo e 18 idranti sottosuolo, 2 cassette UNI 70, 24 cassette UNI 45 e 2 attacchi motopompa UNI 70, dalle relative lance e manichette, dai dispositivi di pressurizzazione e dagli estintori portatili. Le imprese portuali sono intestatarie del Certificato Prevenzione Incendi del porto.

13. Pozzi: nell'area sono presenti quattro pozzi artesiani che alimentano rispettivamente l'impianto antincendio, la palazzina servizi, il servizio di adduzione di acqua potabile per le navi ormeggiate in banchina, l'impianto di trattamento rottami e l'officina dell'Impresa portuale.

14. Impianto di illuminazione portuale e forza motrice: quasi tutti gli impianti portuali (ad eccezione dei magazzini, palazzina servizi, officine e garitte) sono collegati alle tre cabine di trasformazione. La cabina portuale sud (n. 1), posta nella parte centrale del porto lungo la recinzione, serve gli impianti posti al centro sud del porto (impianto illuminazione centro sud, 8 torri faro centro sud e la stazione antincendio sud), la cabina nord (n. 2) serve la stazione antincendio nord, l'impianto di sollevamento disoleatore nord, 4 torri faro nord, le tettoie nord e l'impianto di trattamento acque rottami, mentre la cabina elettrica centrale (n. 3), posta nei pressi dell'impianto di trattamento acque rottami, serve l'impianto d'illuminazione perimetrale nord (ad eccezione delle torri faro).

15. Impianto di trattamento acque meteoriche provenienti dal deposito rottami ferrosi: all'interno del Piazzale Portuale Margreth, nel 2012 è stato realizzato su un'area di 6.000 mq una vasca da destinare al deposito e movimentazione dei rottami ferrosi e, se necessario, di materiali sfusi quali il caolino, l'urea, l'argilla e il cloruro di potassio, nonché di altri prodotti chimici al momento non definiti al fine di azzerare la possibilità che questi materiali possano, per effetto del dilavamento o a seguito di eventi accidentali, rilasciare sostanze inquinanti, anche successivamente ai primi 15 minuti di pioggia. L'acqua meteorica proveniente da detto piazzale

impermeabile è convogliata all'impianto di trattamento chimico-fisico realizzato nella parte centro nord del porto. Detto impianto è costituito da una vasca di accumulo per raccolta di quanto sversato o dilavato e da apparecchiature per il trattamento di depurazione. Il processo di depurazione consente la precipitazione degli inquinanti, in particolare metalli, presenti nell'acqua sotto forma di sali insolubili quali idrossidi che, una volta separati dall'acqua, saranno smaltiti come fanghi e nel contempo, per quanto concerne le acque reflue, confluiranno nella rete fognaria CAFC. L'impianto è corredato da una recinzione in rete metallica, da un impianto d'illuminazione esterna e da un quadro elettrico generale di controllo.

16. Servizio di fornitura acqua potabile alle navi: tale impianto è composto da un gruppo di pressurizzazione posto presso il vano tecnico della palazzina servizi e da una condotta idrica che dal vano tecnico giunge presso la banchina portuale. Tale impianto (unitamente alla palazzina servizi) è alimentato da un pozzo artesiano posto nei pressi del vano tecnico.

17. Palazzina servizi portuali e vano tecnico. Nei pressi del varco doganale è collocata una palazzina di due piani, con una superficie utile di circa 1.000 mq, dedicata ai servizi portuali i cui locali sono locati agli uffici doganali, alla capitaneria di porto, agli ormeggiatori, ai piloti e alle agenzie marittime.

18. Officine: nell'area inoltre sono presenti due officine meccaniche per la manutenzione delle gru portuali una in concessione all'Impresa Portuale Porto Nogaro e una alla F.lli Midolini.

6.2.2 GLI INTERVENTI REALIZZATI NELL'ULTIMO TRIENNIO NELL'AREA DI PORTO "MARGRETH".

Nell'ultimo periodo, a Porto Nogaro, sono state realizzate le opere finalizzate principalmente alla manutenzione straordinaria delle attrezzature, degli edifici e delle predisposizioni impiantistiche presenti all'interno dell'area portuale.

La palazzina servizi portuali è stata soggetta agli interventi di ripristino dei locali interni ed inoltre è stata eseguita anche la sostituzione di sei torri faro esistenti; nello specifico sono stati rimpiazzati i pali che le compongono e le relative fondazioni, in quanto non certificabili.

Su dodici torri faro, inoltre, si è provveduto a sostituire le lampade precedenti con lampade a tecnologia a led. L'impianto elettrico stesso ha subito un rinnovamento ed infatti sono stati eseguiti lavori di installazione dei contatori e dei dispositivi di telegestione presso le tre cabine elettriche portuali. Attraverso questo sistema è possibile controllare in remoto GSM i consumi dei singoli impianti d'illuminazione portuale e il relativo azionamento da remoto.

Il Consorzio, inoltre, ha provveduto alla diagnostica e alla riattivazione dell'impianto di trattamento acque meteoriche provenienti dalla vasca dei rottami ferrosi realizzato nel 2012 dal Consorzio Aussa – Corno e mai entrato in funzione. L'intervento ha garantito la sostituzione delle componenti guaste e la pulizia delle vasche di sedimentazione.

Per quanto riguarda la sicurezza, è stato riattivato l'impianto di videosorveglianza portuale, sono state sostituite alcune telecamere ormai superate ed è stata effettuata l'implementazione di una nuova postazione a servizio della società di vigilanza.

A completare le opere, si è provveduto al ripristino della rete antincendio del porto ed è stata realizzata la sostituzione del gruppo di pompaggio antincendio posto presso la stazione nord di porto Margreth. Si sono eseguiti, infine, anche lavori di manutenzione della segnaletica portuale. L'ammontare complessivo degli interventi di manutenzione straordinaria, realizzati durante in quinquennio, è pari alla cifra di € 662.000,00

Per quanto riguarda invece gli interventi di potenziamento e manutenzione sul raccordo ferroviario in zona industriale Aussa - Corno, si è provveduto ai lavori di mantenimento dello stesso, attraverso il finanziamento ricevuto da parte del ministero per le infrastrutture e parte dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per un totale di € 7.015.000,00.

6.2.3 IL RACCORDO FERROVIARIO INTERNO AL PORTO

Il lay-out del raccordo ferroviario nell'ambito della banchina "Margreth" presenta alcuni caratteri che, almeno in astratto, alla luce delle migliori pratiche del settore ferroviario portuale, costituiscono fattori di vincolo ad una gestione economicamente e operativamente ottimale del potenziale ferroviario.

Il primo elemento da sottolineare è il fatto che il lay-out con binario posto a filo-banchina costituisce un modello che, per un contesto non intermodale come quello di Porto Nogaro, è ormai da considerarsi sorpassato: pur se concepita in teoria per ridurre le doppie movimentazioni e accelerare le operazioni nave treno o viceversa, la presenza in banchina di un treno "completo" o almeno di una sua parte per operazioni di carico e scarico diretto crea in realtà molteplici interferenze con altri tipi di movimentazione e di uso della fascia di piazzale, e peraltro, non permette in molti casi (per esempio per questioni di coordinamento mezzi) una flessibilità ottimale.

Questo vale in particolare quando, come a Porto Nogaro, molteplici navi di limitata lunghezza sostano in banchina.

Nella sostanza, quindi, pur essendo il binario a filo banchina quello più lungo all'interno dell'intero terminal, di fatto, a causa della posizione, è scarsissimo il suo utilizzo, sia come binario per il carico diretto che per la formazione del treno.

I fasci di binario più "interni", utilizzati effettivamente come binario di carico e scarico, sono posti in prossimità dei magazzini.

Per come sono disegnate le curvature e la posizione "centrale" nell'ambito della struttura, tali fasci risultano però di dimensioni non ottimali (410 metri il più lungo, ma con aste effettivamente utilizzabili intorno ai 350 m), motivo per cui spesso si rende necessario operare una divisone del treno in almeno due parti per le operazioni

di carico e scarico, con aggravi di manovra nel caso si debbano gestire efficientemente treni di maggiori dimensioni (anche solo di 500 m [23]).

La posizione piuttosto centrale del fascio, qualora esso sia occupato dal treno, comporta inoltre la necessità di allungamento di alcuni percorsi carrabili per raggiungere alcune aree del piazzale o dei magazzini.

23 I 500 m di lunghezza treno sono frequenti nel settore siderurgico, per il quale è comunque raro (per motivazioni legate al peso massimo del convoglio ancor prima che di mercato) raggiungere lunghezze superiori dei convogli, sebbene teoricamente più efficienti.

6.3 LA NAVIGABILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ NAUTICA

6.3.1 GLI INTERVENTI REGIONALI LUNGO IL CANALE DI ACCESSO ALLO SCALO

Come messo in evidenza in precedenti parti del testo così come dalle interviste gli operatori, l'aspetto della limitata accessibilità nautica di Porto Nogaro (attualmente pari a 5,5 m) costituisce una criticità strategica per lo scalo di Porto Nogaro, senza la soluzione della quale è difficile immaginare percorsi di sviluppo significativi.

In riferimento alla situazione complessa relativa ai dragaggi, deve comunque essere riconosciuto che un articolato sistema di interventi, condotti a cura dell'Amministrazione Regionale dal 2014 al 2020 hanno progressivamente apportato miglioramenti in ampie aree del canale di accesso e del porto, alcuni dei quali introdotti solo molto recentemente.

Al fine di comprendere meglio e fare chiarezza sulla situazione attuale, si ripercorre brevemente il susseguirsi degli interventi che hanno coinvolto il canale d'accesso allo scalo portuale.

Fino al 2012, il tratto fluviale era stato soggetto a gestione commissariale che aveva redatto e appaltato il lavoro di dragaggio per l'approfondimento della batimetria a -7,50 metri. All'epoca, l'opera prevedeva il dragaggio del solo fiume Corno, da Porto Margreth fino alla foce della laguna, estendendosi per 6 Km; tuttavia il lavoro è stato definitivamente sospeso nel 2011, dopo numerose interruzioni, a causa dell'impossibilità di trovare un recapito finale dei sedimenti scavati (erano stati dragati circa 54.000 metri cubi).

Con il successivo passaggio delle competenze relative alla gestione dell'attività manutentive dei canali lagunari alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, avvenuta nel 2013, la Direzione infrastrutture e territorio ha provveduto a rivisitare il progetto di dragaggio e a partire da aprile 2015, nei due anni successivi, sono stati così movimentati 240.000 mc di sedimento.

I lavori di dragaggio in tale fase si sono concentrati nel bacino portuale di Porto Margreth, lungo il fiume Corno e nel tratto a mare di Porto Buso. Si è così assicurato un fondale a -7,50 metri dell'intera asta navigabile, per un'estensione di quasi 15 Km, consolidando circa 5 Km di argini in stato di degrado.

In tale contesto, l'amministrazione regionale ha provveduto a far realizzare dalla ditta specializzata il rilievo batimetrico del canale, rispettando le disposizioni del "Disciplinare tecnico per la standardizzazione dei rilievi idrografici"; va ricordato inoltre che a seguito di ordinanza n.32/2017 sono state ammesse alla navigazione e all'accosto navi con pescaggio fino a 6,20 metri.

Alla luce di ulteriori elementi conoscitivi assunti nel tempo, è quindi stato sviluppato un nuovo intervento che ha ulteriormente incrementato la fruibilità della banchina portuale, allargato il bacino di evoluzione e migliorato la geometria del canale navigabile: tutti lavori finalizzati a incrementare la sicurezza della navigazione ed implementare le potenzialità del porto regionale. I "lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio

del fiume Corno" conclusi il 17.04.2020, hanno comportato il dragaggio di 73.000 metri cubi di sedimento e hanno conseguito i seguenti obiettivi:

- allargamento del bacino di evoluzione di fronte alla banchina di Porto Margreth, al fine di facilitare le manovre di ormeggio/disormeggio delle navi, da 180 a 220 metri;
- dragaggio a -6,50 metri sottobanchina (per i primi 200 metri) e a -6,00 metri circa per l'area di manovra antistante i 200 metri più a nord della banchina che non erano utilizzabili a causa delle scarse profondità del fondale;
- dragaggio a -8,00 metri sottobanchina per i restanti 800 metri della banchina;
- allargamento della cunetta navigabile di -7,50 metri a 35 metri lungo il fiume Corno dal bacino di Porto Margreth fino in prossimità della Banchina Pittini per circa 2 km, ed allargamento della cunetta navigabile di profondità 7,50 metri a 35 metri dell'intero tratto lagunare del canale per circa 3,5 km.

Nell'ottobre del 2020 sono stati effettuati i rilievi batimetrici lungo tutti i 15 km del canale di Porto Nogaro, del bacino di Porto Margreth e fino all'ultima meda elastica di Porto Buso. Si è rilevato che il canale ha mantenuto la profondità di -7,50 metri sia per il tratto di fiume Corno, sia per il tratto lagunare. Di ciò se ne parlerà in modo più approfondito nel capitolo successivo ("6.3.2 La canaletta di accesso marittimo e ambiti di manovra nautica"). Nella Tabella 9 seguente viene riportato un quadro di sintesi degli interventi realizzati dall'amministrazione regionale lungo il canale di accesso alla banchina Margreth dal 2014 al 2020.

RIEPILOGO DEGLI INTERVENTI REALIZZATI DALL'AMMNISTRAZIONE REGIONALE LUNGO IL CANALE DI ACCESSO ALLO SCALO COMMERCIALE DI PORTO MARGRETH 2014-2020

NR.	DESCRIZIONE INTERVENTO	estensione dell'opera	Spesa dell'opera [€]	Quantità dragata [mc]	INIZIO E FINE LAVORI
1	Lavori di manutenzione ordinaria dei segnalamenti marittimi del Fiume Corno e del Canale Aussa-Mare fino a Porto Buso	4 km	307.000,00	///	2014-15
2	Lavori urgenti per il dragaggio del Fiume Corno finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione, favorire la circolazione delle acque lagunari ed il ricambio idrico e contenere la dispersione delle sostanze inquinanti nell'ambiente lagunare.	15 km	14.200.000,00	240.000	2015-17
3	Lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del Fiume Corno	15 km	1.300.000,00	72.000	2017-2020
4	Lavori di manutenzione per il ripristino urgente dei fondali lungo il canale d'accesso di Porto Buso. L.R. 12/2012, art. 2, c 3, lett. f). - D.Lgs. 152/2006, art. 185, c 3.	1,5 km	300.000,00	20.000	2019
5	Fornitura di nove mede elastiche di segnalamento	-	93.000,00	///	2017
6	Intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno	8 km	306.000,00	///.	2020

NR.	DESCRIZIONE INTERVENTO	estensione dell'opera	Spesa dell'opera [€]	Quantità dragata [mc]	INIZIO E FINE LAVORI
7	Intervento di ripristino delle mede elastiche lungo il canale d'accesso a Porto Buso	1,5 km	40.000,00	///	2020
8	Interventi strutturali alle dighe foranee di Porto Buso ed al faro verde di segnalamento d'ingresso al porto, a seguito di aggravamento dello stato di deterioramento	-	spesa stimata € 800.000,00	///	
TOTALE INVESTITO DALLA REGIONE PER GLI INTERVENTI SU PORTO NOGARO			**17.346.000,00**		

Tabella 9 - Tabella di riepilogo degli interventi realizzati dall'amministrazione regionale lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth (2014-2020); fonte: "Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth"; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

Figura 11 - Immagine satellitare del tratto fluviale che collega Porto Nogaro allo sbocco in laguna; fonte: "Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth" ; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

6.3.2 LA CANALETTA DI ACCESSO MARITTIMO E AMBITI DI MANOVRA NAUTICA

L’antistante area di evoluzione delle navi permette la manovra di unità fino a 150 metri di lunghezza e occasionalmente fino a 160 metri con deroga specifica da parte dell’Autorità Marittima.

La manovra viene normalmente effettuata in entrata con l’ausilio di un rimorchiatore stanziale a Porto Nogaro ed uno ulteriore su chiamata da Monfalcone o Trieste, qualora richiesto per particolari pescaggi e/o dimensioni della nave da manovrare.

La manovra di entrata e uscita viene effettuata unicamente con la luce diurna ed ovviamente in condizioni di marea compatibili con il pescaggio e le dimensioni (in particolare la larghezza) della nave, normalmente con un rimorchiatore di assistenza; l’entrata, inclusa l’evoluzione della nave, richiede in media 1,5 ore e l’uscita 1,25 ore (pilota a bordo/banchina e v/v).

L’escursione di marea è mediamente di circa mezzo metro ed impatta in particolare sulla zona foranea di entrata.

Il percorso di manovra con pilota è lungo circa 7,5 miglia e segue il corso finale del fiume Corno fino allo sbocco in laguna e poi attraversando la laguna stessa fino alla bocca delimitata da due dighe foranee e all’esterno in mare aperto per ulteriori circa 1,5/2 miglia. Adiacente al percorso è collocata un’area di ancoraggio per le navi in attesa di manovra.

Sul canale sono stati realizzati tra il 2014 e il 2020 i seguenti interventi che hanno riguardato la segnaletica:

- lavori di manutenzione ordinaria dei segnalamenti marittimi del fiume Corno e del canale Aussa-mare fino a Porto buso, concluso il 14.04.2015;
- intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno, concluso il 25.09.2020;
- Intervento di ripristino delle mede elastiche lungo il canale d'accesso a Porto buso, concluso il 11.12.2020.

Oggi il canale risulta interamente segnalato con luci crepuscolari nuove a basso consumo e autoalimentate che miglioreranno la sicurezza della navigazione verso porto Margreth (Figura 12), nello specifico:

n. 48 segnalamenti costituiti da miragli diurni radarabili e completi di riflettori radar e fanali marini a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare montati sulle briccole e i pali delimitanti il bacino di evoluzione, il canale fluviale e il canale lagunare, di colore rosso/verde, portata nominale 3 Nm;

n. 9 mede elastiche di segnalamento del canale a mare d’accesso a Porto Buso, costituite da miragli diurni radarabili e completi di riflettori radar e fanali marini a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare, con altezza piano focale di 4 m, profondità operativa di 6 m, di colore rosso/verde, portata nominale 4 Nm;

n. 1 radar (Racon tipo Pharos marine NT – safe area racon), installato sulla meda d’atterraggio “acque sicure”, completo di riflettore radar e fanale marino a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare, con altezza piano focale di 6 m, di colore bianco, portata nominale 6 Nm.

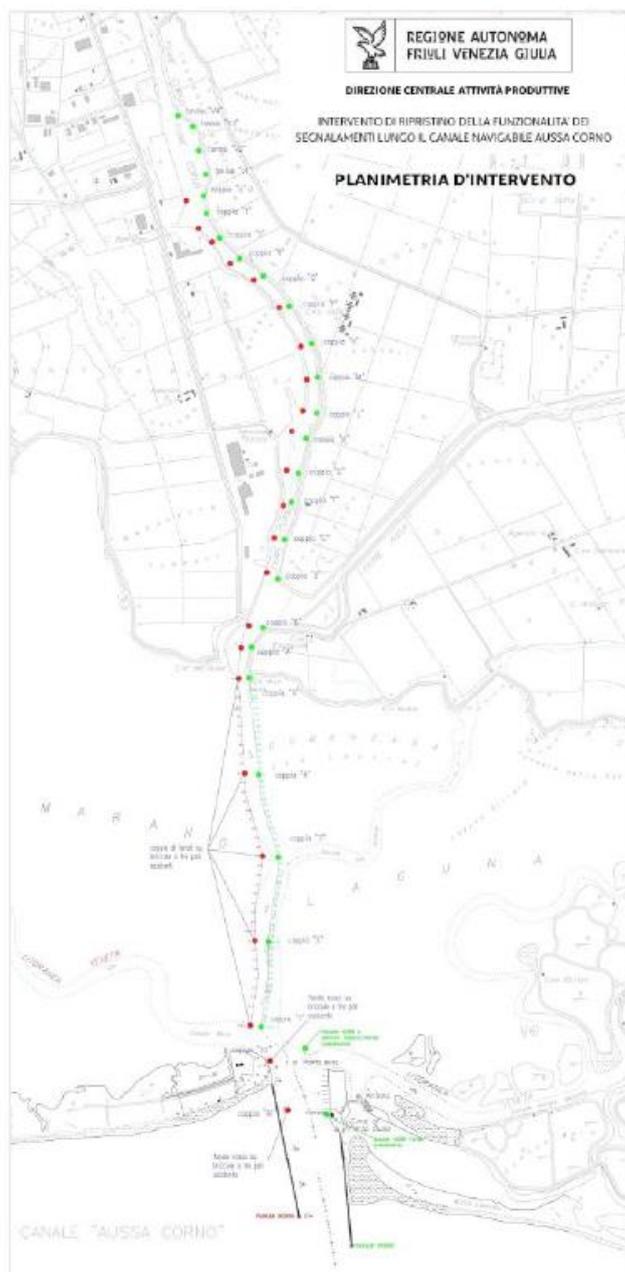



Figura 12 - Intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno; fonte: "Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth"; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

Batimetrie e gestione ottimizzata degli aspetti nautici

Come già anticipato (cfr. "6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica"), prima della recente rilevazione (ottobre 2020) i rilievi batimetrici ufficiali del sistema idrografico erano stati effettuati nel 2017, quando era già stato eseguito un primo dragaggio complessivo del canale a una quota di m 7,5 per una larghezza media di m 35.

La maggiore criticità del sistema è il costante insabbiamento naturale di tutto il percorso fluviale per gli accumuli dei sedimenti del fiume stesso che avvengono con ritmo regolare.

Inoltre in una specifica area dell'imboccatura a mare si sviluppa il cosiddetto effetto "barra"[24] determinato sia dal sedime del fiume in uscita che dalle azioni di marea e di correnti che vengono ulteriormente alimentate nei casi di mareggiate con venti meridionali, che esercitano, sui fondali relativamente bassi dell'area, un'ulteriore azione di accumulo, la quale quindi può subire incrementi non preventivabili come quelli esercitati da una situazione di costanza di causa ed effetto presente nel tratto interno.

Attualmente questa zona di barra si è sviluppata tra la seconda e terza coppia di boe per un'estensione di circa 150 metri.

Senza entrare in dettagli tecnici che non attengono strettamente a questo Piano, va segnalato che il combinato effetto di tutti questi elementi ha contribuito a far emanare la vigente disposizione dell'Autorità Marittima che impone ancora attualmente un pescaggio massimo di manovra di metri 5,50.

Tuttavia, dopo i lavori di dragaggio e le successive rilevazioni eseguite dalla Regione (ottobre 2020), che come descritto in precedenza sono ancora in corso di validazione presso l'istituto Idrografico della Marina Militare, il contesto apparirebbe migliorato con verosimili opportunità di riconsiderare l'aspetto del pescaggio ammesso, a patto che i suddetti standard vengano mantenuti nel tempo.

24 Termine utilizzato per definire una duna sul fondo marino generata dalle correnti e dai moti di marea

Localizzazione e estensione tratto, espressa in chilometri [km]		Profondità - elaborato grafico riferimento la minima marea sigiziale, espressa in metri [m]	Profondità - corrispondenza con il livello medio del mare, espressa in metri [m]
1,5	Porto Buso	6,55	7,20
	Porto Buso	6,34	6,99
	Porto Buso	5,55	6,20
5,0	Canale lagunare	6,52	7,17
	Canale lagunare	6,65	7,30
	Canale lagunare	7,12	7,77
	Canale lagunare	7,34	7,99
	Canale lagunare	7,1	7,75
5,0	Fiume Corno	6,77	7,42
	Fiume Corno	6,92	7,57

Localizzazione e estensione tratto, espressa in chilometri [km]		Profondità - elaborato grafico riferimento la minima marea sigiziale, espressa in metri [m]	Profondità - corrispondenza con il livello medio del mare, espressa in metri [m]
	Fiume Corno	7,23	7,88
	Fiume Corno	6,57	7,22
	Fiume Corno	6,54	7,19
0,8	Porto Margreth	6,85	7,50
	Porto Margreth	7,65 m	8,30

Tabella 10 - Tabella riepilogativa di alcuni punti presi a campione lungo il canale d'accesso a Porto Margreth (rilevazioni di ottobre2020), fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

Le rilevazioni riportano, per il sistema del canale di accesso, i dati sintetizzati nella Tabella 10. Come si desume peraltro dal rilievo batimetrico completo di tutto il canale d'accesso a Porto Margreth (15 km), [25] a distanza di 3 anni dai rilievi precedenti (2017), certificati dall'Istituto Idrografico della Marina, la recente campagna di rilievi batimetrici ha mostrato che il canale si è sostanzialmente mantenuto alla profondità di -7,50 metri (livello medio del mare), sia per la parte del fiume Corno, sia per il tratto lagunare.

Più nel dettaglio, secondo quanto descritto dagli uffici regionali competenti[26]:

- il bacino di Porto Margreth a seguito dei due lavori di dragaggio realizzati è rimasto tal quale la fine dei lavori e garantisce la profondità di 7,50 m per il bacino di evoluzione per una larghezza di 220 metri;

25 I rilievi batimetrici sono disponibili presso gli Uffici Regionali competenti.

26 Il testo dedicato alle descrizioni dei fondali è ripreso dalla comunicazione della Direzione Attività Produttive all'Ufficio circondariale Marittimo di Porto Nogaro, in data 19.01.2021 (Prot. 0000842 / P). Nella stessa comunicazione si dà informazione del passaggio di consegne, all'interno dell'Amministrazione Regionale, per quanto riguarda gli interventi in materia di sicurezza della navigazione, principalmente rappresentati dai lavori di dragaggio, dalla Direzione centrale attività produttive e turismo alla Direzione centrale difesa dell'ambiente.

- il fiume Corno garantisce i 7,50 metri fino alla confluenza con il fiume Ausa, dove tra il seppur minimo trasporto solido fluviale e la vicinanza con la laguna si sono registrate profondità attorno ai 7,20 m; si registrano profondità di 7,20 metri anche alla foce del fiume Corno in laguna (meno di 50 metri);

- lungo tutto il tratto lagunare le profondità superano i 7,50 metri e come noto avvicinandosi alle dighe foranee di Porto Buso le profondità aumentano per l'accelerazione della corrente dovuta alle dighe;

- nel tratto a mare oltre le dighe foranee, tra le mede elastiche, i fondali sono maggiormente soggetti a interramenti e risultano necessari interventi manutentivi più frequenti; le cause del fenomeno di interrimento vanno ascritte alle mareggiate che durante il periodo autunnale e invernale colpiscono il litorale della Regione Friuli Venezia Giulia, con forti venti di scirocco provenienti da Sud - Est che determinano naturalmente il rimaneggiamento di ingenti quantità di sedimento. Ciò posto, gli esiti dei più recenti rilievi batimetrici, già analizzati dall'ufficio circondariale marittimo di Porto di Porto Nogaro e con i piloti locali, hanno registrato fondali dai 7,20 ai 6,20 metri, riferiti sul livello medio del mare, che corrispondono a 6,55 m e 5,55 metri al livello medio delle basse maree sizigiali.

Secondo gli ultimi rilievi, rispetto al medio mare, il limite inferiore dei fondali si situerebbe pertanto, per l'intero sistema, intorno ai 6,20 metri. A tal fine si menziona che la formalizzazione dei dati relativi alla profondità dei fondali è attualmente in fase di procedimento decisionale e sono in corso, inoltre, dei tavoli di concertazione fra l'Istituto Idrografico della Maria Militare e l'azienda GE.CO. Srl per definire il parametro "Z0" (zeta zero) nell'ambito lagunare di Grado e Marano, affinché si possa stabilire, in laguna, la reale e più bassa marea esistente durante l'anno.

Tale dato è utile per la ridefinizione di rilievi e dragaggi in prospettiva con le reali situazioni di scarsa profondità lungo le idrovie; nel contempo, si possono ottenere dall'appaltatore dei rilievi di prima e seconda pianta, per accertare quanto oggetto di escavo è stato realmente concretizzato; a tal proposito, attraverso un'indagine mirata, si è in grado di capire se l'escavo raggiunge le reali quote di progetto, tanto da poter stabilire l'efficacia dei dragaggi.

La concertazione in corso fra gli attori predetti prevede la definizione delle monografie a terra e dei corrispettivi "capisaldi in mare" che, una volta quotati in altimetria, definiranno le reali condizioni sul piano spaziale "z". In seguito a queste valutazioni, si procederà con la valutazione delle comunicazioni da esternare alla Capitaneria territorialmente competente, al fine di dare avvio al procedimento di aggiornamento delle carte nautiche di utile indirizzo alle navi merci che transiteranno su fiume Corno.

Per concludere il tema, si informa che dalla relazione redatta dalla Direzione centrale attività produttive RAFVG si conferma che la quota del fondale è verificata a 6,50 metri.

Nell'analisi volta all'ottimizzazione anche prospettica delle potenzialità di Porto Nogaro sotto l'aspetto nautico andranno comunque considerati i seguenti fattori strutturali:

- insabbiamento del sistema idrografico: trattandosi di porto fluviale con sbocco in una laguna questa deve essere considerata come situazione endemica, sebbene una adeguata comprensione del

fenomeno, anche tramite un'analisi e modellazione idro-grafica avanzata, potrebbe suggerire soluzioni ottimali per prevenire e/o comunque ridurre gli effetti del fenomeno;

- si rende in ogni caso necessario proseguire con un monitoraggio sistematico e periodico dell'idrografia e delle batimetriche (con criterio da stabilire) atto a prevenire la persistenza degli elementi che hanno determinato i recenti limiti ai mezzi nautici in transito.

A titolo di riferimento puramente indicativo, la "pulizia" periodica della barra potrebbe essere programmata regolarmente e comunque con cadenza annuale, in considerazione anche delle tempistiche necessarie per l'iter di svolgimento delle stesse; per quanto riguarda, eventuali altri interventi manutentivi della canaletta e del sistema complessivo, si svolgeranno solamente su necessità verificata dal monitoraggio periodico delle batimetriche. Si rende quindi utile, oltre a sviluppare opportune analisi di costi-benefici, porre anche una particolare attenzione delle tempistiche di procedure autorizzative per la movimentazione dei materiali di escavo (vedi DM Ambiente 173/2016 Autorizzazione ad immersione in mare di materiali di escavo fondali marini – dragaggio – Attuazione articolo 109, D.Lgs 152/2006), al fine di ottimizzare la valutazione dell'esecuzione del lavoro primario ma anche e soprattutto in quella del costo di mantenimento di tale assetto idrografico.

Indubbiamente, dal punto di vista commerciale, una standardizzazione dei pescaggi massimi consentiti che permetta di superare la quota per molti anni rimasta come riferimento (5,50 m) giungendo a 6,50 metri consentirebbe un aumento dell'offerta del porto a mezzi nautici di più vasta gamma e quindi con maggiore attrattiva commerciale.

Come indicazione di piano, l'obiettivo da conseguire è quindi il mantenimento della quota di pescaggio ammessa per le navi in arrivo e partenza alla banchina di Porto Margreth almeno a metri 6,2 / 6,5; condizione da ritenersi essenziale per assicurare piena operatività e prospettive di sviluppo allo scalo, anche in coerenza con l'operazione di dragaggio effettuata nel 2017/2018, che ha permesso di conseguire, in termini fisici, un tirante d'acqua a metri 7,5 sull'intero percorso della canaletta di entrata/uscita dal porto[27].

In conclusione, si può affermare, che l'asta fluviale, propriamente detta, evidenzia la necessità di un piano manutentivo dei fondali al fine di limitare in futuro gli interventi straordinari e dal tenore similare a quelli svolti in passato; infatti, adottando questa modalità, non sarebbe necessario intralciare i traffici marittimi commerciali e all'interno di questa circostanza si potranno estendere gli interventi manutentivi anche alle mede e ai segnalamenti in generale.

Si deve valutare preventivamente i punti in cui operare con le eventuali attività di refluimento, affiancandole o meno alla realizzazione di eventuali altri interventi (es. velme, barene, rinforzi/ripristini spondali) o al trasporto in discarica per inertizzazione dei fanghi, da considerarsi come caso estremo.

27 A titolo di esempio, le navi che trasportano bramme con allibo a Monfalcone potrebbero trasportare 1.000 tonnellate in più a viaggio.

Interferenze

Per quel che concerne le interferenze, la canaletta di manovra lungo il fiume Corno è attraversata da due elettrodotti aerei che normalmente non disturbano la navigazione dei mezzi nautici ma che comunque sono normati con una disposizione dell'Autorità Marittima che impone un limite di altezza massima dei mezzi nautici in transito di metri 36,5 sul livello del mare. Le eventuali eccezioni per altezze maggiori vanno autorizzate ad hoc[28].

Settore della manovra svolto fuori dalle bocche della laguna

Come detto questo tratto viene eseguito in manovra per una tratta di circa 1,5/2 miglia ed è segnalato con una serie di boe.

Orario di manovra

Attualmente la manovra è consentita solamente con la luce diurna, ma tale aspetto non incide in maniera significativa sull'attuale operatività del porto. In prospettiva, la manovra notturna potrà sicuramente essere presa in considerazione dal punto di vista tecnico, qualora ci siano aumenti di traffico e estensioni degli orari delle operazioni di imbarco e sbarco in banchina, che attualmente vengono effettuate con orario giornaliero 8.00h/13.00h - 15.00h/19.00h e saltuariamente, secondo le necessità, su due turni operativi continuati dalle ore 07.00 alle ore 19.00.

28 N.B. i dati nautici relativi alla navigazione ed alla manovra sono meramente indicativi ai fini di questo studio e non devono essere utilizzati per riferimento tecnico oppure operativo.

6.4 LE INFRASTRUTTURE DI ACCESSO STRADALI E FERROVIARIE.

6.4.1 ACCESSO FERROVIARIO

L'accesso ferroviario al comprensorio industriale e portuale di Porto Nogaro è costituito da una linea a singolo binario, non elettrificata, raccordata con la Stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro.

Il sistema ferroviario correlato a Porto Nogaro riveste una essenziale sua funzione di collegamento con il comprensorio industriale sorto nelle vicinanze del porto, dotato attualmente di otto raccordi privati utilizzati non solo dalle aziende metallurgiche ma anche da altri soggetti industriali insediati.

La stazione di riferimento per il contesto di Porto Nogaro è la Stazione di San Giorgio: quest'ultima è collocata sulla linea principale operante fra Venezia-Trieste, collegata anche con la Udine-Tarvisio via Cervignano, che è a sua volta parte della rete fondamentale regionale e nazionale. Dalla Stazione di San Giorgio di Nogaro, la linea ferroviaria Trieste-Venezia consente infatti il collegamento diretto, oltre che al resto del territorio nazionale, alla rete Slovena attraverso la tratta Bivio d'Aurisina-Villa Opicina e alla rete Austriaca attraverso la tratta Cervignano-Udine-Tarvisio, sulla quale è programmata l'eliminazione dei rimanenti colli di bottiglia grazie al il raddoppio della linea Cervignano-Udine e dal completamento del raddoppio della linea di cintura Bivio Cargnacco-PM Vat.

La Stazione di San Giorgio di Nogaro mette direttamente in connessione Porto Nogaro, oltre che con i principali nodi nazionali, anche con le reti internazionali che connettono Austria e Slovenia e quindi con tutto l'hinterland europeo che poggia logisticamente sul sistema portuale regionale (Regione-Porto FVG) del FVG per i suoi traffici oltremare e di interscambio.

La stazione di San Giorgio di Nogaro è inoltre collocata lungo il Corridoio Mediterraneo, integrato nel sistema europeo Ten-T[29], in corso di realizzazione ed evoluzione sia per l'Alta Velocità sia, soprattutto per quanto interessa i porti, per l'Alta Capacità. Il contesto del Corridoio Mediterraneo, in Friuli Venezia Giulia, è sede di un progetto di potenziamento tecnologico (i cui interventi sono in fase di affidamento) e di velocizzazione della linea (in corso di progettazione), i cui riflessi positivi, in termini di incremento di capacità e di affidabilità sono prevedibili anche sul versante del trasporto merci.

Nel dettaglio, lungo il Corridoio, l'intervento di potenziamento tecnologico della tratta Mestre-Ronchi dei Legionari Sud, riguarda, tra l'altro:

- La realizzazione di un nuovo ACCM per il presenziamento a distanza degli impianti con posto centrale a Mestre;
- L'estensione dell'esistente SCCM di Venezia all'intera tratta;
- Un nuovo BAcf eRSC 3/3 per il distanziamento treni;

29 Il Sistema TEN-T interagisce direttamente con l'Italia attraverso quattro "Corridoi" di cui in particolare due interessano direttamente la nostra Regione ovvero il già citato Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) e il Corridoio Baltico-Adriatico (Nord-Sud); va inoltre menzionato anche il Corridoio Scandinavia-Mediterraneo che utilizza il nodo di Verona, passando per il Brennero.

- L'implementazione dell'ERTMS2;
- Un intervento di PRG a San Giorgio di Nogaro con adeguamento al modulo 750 metri dell'impianto di Stazione.

I risultati attesi per quel che concerne il segmento di linea sono riassumibili in:

- un aumento della capacità della linea del 25%;
- una riduzione del distanziamento da 8 a 6 minuti;
- La ripetizione in macchina del segnalamento;
- L'allineamento dell'impianto di San Giorgio di Nogaro allo standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il sistema portuale di Porto Nogaro.

L'operazione di presa e consegna dei convogli in arrivo e partenza per il porto e la zona industriale dell'Aussa-Corno avviene, a San Giorgio, sul binario di stazione numero 7, raccordato alla linea di corsa sia in direzione di Venezia sia in quella di Udine/Gorizia/Trieste.

I binari utilizzabili per la movimentazione delle merci hanno una lunghezza che varia da 514 a 657 metri, quindi non a "modulo europeo" (750 m). L'operazione di movimentazione sul binario 7 non incide né influisce sulle normali attività di linea e di stazione e quindi non impone un immediato disbrigo operativo del convoglio in manovra.

La stazione è inoltre abilitata a operare il traffico di merci RID (merci classificate pericolose), tramite il binario 3, raccordato con il binario 7, merci che possono quindi essere anche avviate sul raccordo con Porto Nogaro.

6.4.1.A IL RACCORDO FERROVIARIO - SAN GIORGIO DI NOGARO - PORTO E ZONA INDUSTRIALE

Il raccordo base (dorsale), tra la Stazione di San Giorgio di Nogaro e il comprensorio industriale dell'Aussa-Corno è di proprietà, nella parte iniziale (circa 1,3 Km), di RFI e nella seconda parte (circa 6,0 Km) del Consorzio CoSEF che provvede per quest'ultima alla sua tenuta in esercizio e alla sua manutenzione ordinaria.

La manutenzione straordinaria della dorsale è al momento effettuata dalla Regione in coordinamento con il Consorzio CoSEF, nell'ambito delle attività di realizzazione degli interventi previsti dal Patto Territoriale della Bassa Friulana.

La linea non è elettrificata e viene operata con locomotori diesel.

Allo stesso modo tutto il sistema di scambi e di segnalazione del raccordo non è elettrificato.

La linea di raccordo si sviluppa su binario singolo con una pendenza massima in direzione porto del 2,5 ‰fino al "fascio REMA" per poi proseguire a doppio binario per circa 1 km e ritornare a binario singolo per un ulteriore km prima di dividersi in tre distinti rami; il doppio binario è in fase di ampliamento di ulteriori 2 km, fino al raccordo con lo stabilimento Marcegaglia Plates.

Il “fascio REMA” costituisce di fatto un “mini scalo” di smistamento, composto da quattro binari di cui uno di “dorsale” lungo 374 metri (350 metri di lunghezza utile) e tre di manovra, con una lunghezza massima che può ospitare convogli fino a circa 300 metri.

Due rami del raccordo servono i collegamenti con le aziende industriali insediate e raccordate, mentre il terzo ramo entra nell’area portuale di Porto Margreth e a sua volta si divide in altri due rami di cui uno prosegue fino alla banchina vera e propria, servita da un fascio di 2 aste a raso per l’intera lunghezza (m. 840) più un terzo tronchino a Sud mentre l’altro termina in un altro fascio di tre aste di carico-scarico in un’area con binari tutti a raso della lunghezza di circa 410 metri.

La linea non dispone di sotto/sovrappassi.

La linea è caratterizzata dalla presenza di 9 passaggi a livello incustoditi, segnalati da croce di S. Andrea e semafori luminosi intermittenti, nel tratto di gestione RFI, di cui almeno due incidenti su strade locali o comunque di traffico corrente e uno che attraversa la statale S.P. 80 dell’Aussa-Corno.

Nella tratta di gestione di competenza del CoSEF sono localizzati pure svariati passaggi a livello incustoditi, la quasi totalità dei quali è interna alla zona industriale dell’Aussa-Corno e di Porto Nogaro trovandosi comunque a valle del “fascio REMA”.

Nell’ambito degli interventi manutentivi realizzati dalla Regione, il passaggio a livello tra la SR 80 e la viabilità di accesso al “Porto vecchio” è stato oggetto di recente intervento con la realizzazione di un impianto di segnalamento per il traffico ferroviario e automobilistico.

Ulteriori interventi di miglioramento della sicurezza hanno riguardato tre attraversamenti a raso della S.R. 80 che sono stati dotati di segnalamento luminoso e sonoro per il traffico automobilistico. Anche la realizzazione del cosiddetto “Anello ferroviario” a servizio del comprensorio del Feraul, posto nella parte sud della ZIAC, ha visto il posizionamento di un impianto di segnalamento luminoso e sonoro per il traffico automobilistico.

Tutta la linea è stata recentemente ristrutturata mediante la sostituzione delle traversine in legno con traverse in CAP e delle rotaie con materiale R60.

Sono stati inoltre realizzati interventi sulle intersezioni stradali, con l’inserimento di superfici per attraversamenti dei passaggi a livello senza barriere in gomma piena, finalizzati al miglioramento della sicurezza.

Infine sono stati adeguati recentemente alcuni altri parametri tecnici in particolare per quanto si riferisce ai ponti di passaggio per cui il raccordo può accettare treni di categoria D4 ovvero con massa asse fino a 22,5 tonnellate.

La movimentazione dei convogli avviene in regime di “manovra” e viene operata attualmente da una A.T.I. costituita da due soggetti: TS Traction&Service S.r.l. e Co.Rac.Fer. S.r.l.

6.4.1.B CRITICITÀ E ASPETTI POSITIVI DEL SISTEMA

Il numero attuale di treni annui operati sul raccordo non è molto elevato: si aggira attorno ai 200 treni annui, corrispondenti ad un ordine di grandezza compreso fra 3500/4500 carri, di cui 1500 circa sono correlati all’attività

portuale. Nel 2019 il raccordo ha movimentato poco meno di 4.300 carri.

Il ricorso alla ferrovia, sul piano infrastrutturale della capacità disponibile, può senza dubbio essere agevolmente incrementato (come già discusso precedentemente), anche per i servizi logistici al servizio delle imprese industriali insediate nel comprensorio consortile.

La capillarità del raccordo e delle connessioni dirette con gli stabilimenti industriali raccordati, la banchina portuale e i magazzini retrostanti (attualmente otto raccordi incluso il porto sono attivi nel sistema) consente, in prospettiva, un utilizzo potenzialmente intensivo della ferrovia per la distribuzione diretta del carico senza dover ricorrere necessariamente alla modalità strada per l'ultimo miglio.

Per quel che concerne la gestione operativa delle manovre e della formazione treni, grazie al "fascio REMA" i convogli possono essere anche scomposti opportunamente per una più personalizzata distribuzione agli utenti; lo stesso fascio può fungere da area di attesa e sosta qualora utile alle esigenze operative dell'utenza o della manovra ma anche, in uscita, della linea ferroviaria di raccordo principale.

Il sistema, pur prestandosi tecnicamente ad un incremento anche importante del numero di convogli (sia con il porto sia, verosimilmente in misura ancora maggiore, con il comprensorio industriale), mostra alcuni lati di debolezza sia sul versante del tempo di transito e quindi dei costi di gestione delle manovre, sia sulla lunghezza dei convogli in sosta.

Da una parte, la notevole quantità di passaggi a livello senza barriere, con particolare riguardo a quelli che impattano su aree fortemente urbanizzate, comporta dei vincoli non indifferenti alle prospettive di sviluppo del traffico ferroviario che, oltre a interferire con le zone abitate vicine alla linea (con effetti prodotti da rumori e altre emissioni), dal punto di vista specifico della sicurezza e quindi delle norme circolatorie, è vincolato dai molteplici attraversamenti e interferenze con il sistema viario.

Sul piano degli impatti sul servizio, la presenza delle intersezioni (e quindi la necessità di procedere con manovra a bassa velocità – circa 6 Km/h media – su tutto il raccordo) implica, per i convogli, un tempo di transito alquanto prolungato dalla stazione di San Giorgio fino agli effettivi punti di carico e scarico nell'ambito dell'area consortile (e allo stesso porto).

Si tratta di un fattore che, al di là della "performance logistica" (non particolarmente critica in termini di servizio) incide però sui costi della manovra in modo sostanziale in relazione al tempo d'uso delle risorse impiegate, rendendo poco competitivo il rapporto fra costi complessivi e distanza di operazione. Si tratta di una questione di rilevante importanza in contesti merceologici nei quali anche piccole variazioni di costo per tonnellata possono influenzare in modo sostanziale la scelta modale.

Dall'altro la presenza di un fascio di presa e consegna di lunghezza inferiore al modulo europeo, limita significativamente anche da questo lato le prospettive di sviluppo.

Un terzo aspetto da considerare è la capacità dei raccordi interni agli stabilimenti, in alcuni casi di dimensioni estremamente ridotte richiedendo una costosa scomposizione dei treni ed una ulteriore, significativa attività di manovra.

Per i motivi appena richiamati, è stato avviato un percorso di definizione degli interventi necessari ad assicurare maggiore funzionalità al raccordo medesimo tra i quali, oltre al sopra ricordato intervento di adeguamento al modulo 750 metri dell'impianto di Stazione di San Giorgio di Nogaro, vi è la riallocazione del tratto iniziale del raccordo, tra la Stazione di San Giorgio di Nogaro e la Zona Industriale di San Giorgio di Nogaro, con la finalità di eliminare un significativo collo di bottiglia nella connessione funzionale tra la via navigabile interna/marittima del Fiume Corno e l'asse ferroviario Trieste/Venezia. Nel febbraio 2021, è stata presentata una proposta a valere sui fondi CEF (Connecting Europe Facility Transport) per il finanziamento delle fasi progettuali che è stata approvata a settembre 2021.

Per quel che concerne, infine, la componente di raccordo ferroviario interna al porto, la questione è stata trattata nel paragrafo dedicato alle infrastrutture di banchina.

6.4.2 ACCESSO STRADALE

L'accesso stradale a Porto Nogaro e alla Zona Industriale dell'Aussa Corno è assicurato dalla Strada Regionale SRUD80dell'Aussa-Corno, raccordata all'autostrada A4 al casello di Porpetto. Il casello dispone di adeguato passaggio anche per carichi fuori sagoma.

6.4.2.A IL RACCORDO STRADALE - PORPETTO(A4) - PORTO E ZONA INDUSTRIALE

La connessione stradale con il comprensorio di Porto Nogaro inizia con il casello autostradale di Porpetto (A4) e prosegue sulla SRUD80 attraversando l'abitato di Porpetto e costeggiando quello di San Giorgio di Nogaro.

Attualmente è in fase di ultimazione la cosiddetta Variante di Porpetto che realizza il "by pass" dell'abitato di Porpetto, per servire il traffico che dall'uscita dell'autostrada A4 si dirige verso San Giorgio di Nogaro e verso il comprensorio dell'Aussa Corno.

Tutta la tratta stradale fino al porto non ha limiti di sottopassi e attraversa solamente, con un ponte sovrastante, la linea ferroviaria principale Venezia-Trieste.

Fino all'ingresso del comprensorio, la strada possiede una sezione a due corsie, una per senso di marcia, per una larghezza della carreggiata di 10,5 mt; da quel punto diventa una strada con "Sezione B", avente 2 corsie per senso di marcia di 3,5 mt., una banchina da 1,5 mt e uno spartitraffico centrale.

I flussi di traffico che interessano questo tratto terminale della SRUD80 sono contenuti, con una percentuale rilevante di mezzi pesanti essendo il tratto dedicato a servire appunto l'area di Porto Margreth e del comprensorio industriale di Porto Nogaro.

6.4.2.B CRITICITÀ E ASPETTI POSITIVI DEL SISTEMA

La SRUD80 è l'unico ingresso stradale al comprensorio di Porto Nogaro, pertanto le sue criticità impattano in modo rilevante sul sistema portuale, sebbene l'arteria non presenti particolari problematiche se non quelle relative al sovrappasso situato sulla S.S. 14.

Il tracciato lambisce il confine del centro abitato di Porpetto e quindi l'impatto sul tessuto abitativo è sufficientemente limitato. Sono peraltro in corso lavori di adeguamento delle intersezioni con la realizzazione di una serie di rotatorie, costituendo proprio le intersezioni l'unica vera criticità dell'infrastruttura. Il miglioramento qualitativo del sistema stradale di accesso alla zona portuale sarà favorito in particolare dalla rotatoria tra via E. Fermi e Meucci che, come già descritto, è in fase di progettazione (vedi il capitolo "2.1.1 Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth"); una seconda rotonda è prevista al precedente incrocio a monte a servizio degli insediamenti industriali.

È essenziale, tuttavia, che – come richiesto dalle imprese utilizzatrici - nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture stradali, anche ai fini di eventuali ottimizzazioni dell'esistente, sia considerato come elemento prioritario l'adozione di standard elevati che permettano l'utilizzo delle infrastrutture per il transito di carichi eccezionali, riconducibili alla specializzazione portuale di Porto Nogaro in questo settore.

Sono, specificamente, ad esempio, di essenziale rilevanza le caratteristiche delle rotatorie e degli altri punti di svolta, così come la dimensione delle aree praticabili per il transito, sia a livello suolo che a quote superiori.

6.4.3 VALUTAZIONI COMPLESSIVE SUL SISTEMA FERROVIARIO E SUI PROGETTI DI AMPLIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

La realizzazione di un nuovo accesso alla zona industriale e portuale, sia stradale che ferroviario, alternativo all'esistente ipotizzato negli ultimi anni comporta, in termini finanziari e ambientali, costi importanti che vanno comunque contestualizzati in termini di prospettiva strategica di sviluppo per l'intero sistema economico-produttivo regionale.

Dal punto di vista ferroviario, la costruzione "ex novo" di un nuovo raccordo di 8 km che si stacchi dalla stazione di San Giorgio di Nogaro verso ovest va riprogettato con RFI in relazione alle previsioni di potenziamento della Venezia-Trieste. I recenti lavori di potenziamento e ammodernamento del raccordo ferroviario in ZIAC da parte della Direzione Infrastrutture porteranno comunque facilitazioni operative al traffico ferroviario che, attualmente, è in lieve ripresa.

Per quel che concerne la rete viaria, la realizzazione di una circonvallazione stradale ad ovest dell'abitato di San Giorgio che colleghi il casello autostradale di Porpetto all'area industriale e portuale comporterebbe la realizzazione di almeno 13 Km di nuovo tracciato con costi che supererebbero abbondantemente i 10 milioni di euro; un eventuale innesto dalla SS14 ad est richiederebbe la realizzazione di un ponte sul Corno con importanti ripercussioni dal punto di vista ambientale.

La prossima realizzazione della circonvallazione di Porpetto da parte di FVG Strade S.p.a., la messa in sicurezza in corso degli attraversamenti ferroviari sulla S.P. 80, la previsione della realizzazione di un paio di rotatorie e la posa di barriere antirumore concordata con l'ente gestore della ex provinciale, risolveranno invece le problematiche più urgenti relative al traffico su gomma.

Considerando il contesto presente e gli scenari evolutivi della portualità regionale, nell'ambito del quale la funzione di Porto Nogaro è senza dubbio ben definita e di elevato valore strategico (nicchia specializzata e differenziata rispetto agli altri porti vicini), ma allo stesso tempo riconoscendo i caratteri dimensionali/ strutturali del porto friulano (limitata dimensione delle aree "integrate" disponibili, carattere "fluviale", pescaggio, livello di utilizzo della capacità ancora non ottimizzato, competizione comunque marcata da parte di altri scali), si ha quindi modo di concludere che i sistemi infrastrutturali per l'accessibilità terrestre realizzati ed in corso di ottimizzazione sono momentaneamente sostanzialmente confacenti alle esigenze attuali (sull'orizzonte del ragionevolmente prevedibile), benché siano utili e necessari ulteriori approfondimenti e studi dal punto di progettuale in funzione di scenari futuri, in particolare per quel che concerne le prospettive di miglioramento del sistema di raccordo ferroviario.

6.5 ALCUNE VALUTAZIONI DI SCENARIO SU FUTURE IPOTESI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DI BANCHINA NELL'AREA DEL "BACINO MARGRETH" E IN ZONA BANCHINA PITTINI

L'attuale banchina rettilinea di Porto Margreth è comunque da considerarsi adeguata sia al traffico in essere sia anche a un eventuale progressivo aumento dello stesso, secondo quanto riportato in precedenti parti del documento.

Tuttavia, in una prospettiva di ulteriore espansione delle infrastrutture (sulla scorta degli orientamenti elaborati in piani precedenti e in parte recepiti dalle successive varianti Piano Regolatore - cfr. Parte I, Cap. 1 paragrafo "Il quadro "pianificatorio" e di programmazione", anche nel corso dei colloqui con i principali attuali portatori di interesse della "comunità portuale", sono emerse alcune ipotesi di futuri ampliamenti del lay-out portuale, sia nella zona del "porto commerciale" ("Bacino Margreth") sia in zone esterne (zona "Banchina ex Pittini") dettati prevalentemente dall'opportunità di riconvertire alcune aree dismesse e/o sfruttarne al meglio le relative potenzialità[30].

Si premette quindi che, anche dal punto di vista del gestore di Porto Nogaro, le ipotesi di ulteriore sviluppo delle banchine, riportate nel seguente paragrafo, non rivestono alcuna valenza formale (in riferimento, ad esempio, al Piano Regolatore vigente): esse, pertanto, vanno considerate esclusivamente come ipotesi valutative di scenario, utili essenzialmente a fare emergere temi e possibili orientamenti per future decisioni, comunque esterne al presente Piano Operativo Triennale. Si ribadisce contestualmente che le scelte strategiche di piano sono sviluppate nella parte III del documento ("3. Indicazioni formali del POT").

Si aggiunge, inoltre che - in armonia a quanto viene specificato più oltre, nella sezione dedicata ai principi della regolazione e al tema delle concessioni - dal momento che si tratta di aree portuali ricadenti nell'ambito di applicazione delle procedure concessorie, è evidente che, nel presente frangente storico, alla luce dell'evoluzione dei mercati portuali e degli scenari di finanza pubblica, è da ritenersi imprescindibile in qualunque progetto di ampliamento dell'area operativa di Porto Nogaro, una sostanziale condivisione di rischi e un forte coinvolgimento nella regia del progetto da parte degli operatori privati, all'interno di un modello di sviluppo portuale fondato sulle "istanza di parte" dei concessionario, che, come noto, sono prevalentemente orientate a definire progetti specificamente disegnati dagli investitori e non proposti da terzi.

Svolte tali premesse, si riportano comunque alcuni possibili scenari di espansione delle banchine e dei piazzali operativi, rispettivamente:

---

30 Le riflessioni sulle possibili espansioni nelle aree prossime alla banchina Margreth e nell'area della "Ex-Banchina Pittini" sono tratte da: AIOM (2020), PORTO NOGARO - INQUADRAMENTO ATTI NORMATIVI E PIANIFICATORI - ANALISI PROPEDEUTICA ALLA STESURA DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE, Studio elaborato a cura dell'AIOM di Trieste a valere sulla convenzione annuale 2020 stipulata con la Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi della L.R. 22/1987 e s.m.i.

a) nella zona meridionale di Porto Margreth;

b) nella zona della cosiddetta "banchina ex Pittini".

Nella zona "meridionale" di Porto Margreth, esiste ancora un'area di terreno con specchio acqueo antistante il quale, tecnicamente, permetterebbe (in armonia con l'ipotesi della Variante 3 del PRP) un eventuale allungamento, fino a 300 metri, della attuale banchina, mediante la temporanea costituzione di una cassa di colmata, qualora l'aumento dei traffici e l'opportunità commerciale lo richiedesse (Ipotesi A della Figura 13**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

In via alternativa, nella stessa area, in radice alla banchina denominata Cristin (Marcegaglia Plates) si trova, in stato di semiabbandono, una scassa di alaggio un tempo utilizzata per la demolizione navi che – mantenendo le disposizioni del vigente PRP – potrebbe essere riconvertita mediante la copertura con adeguato impalcato e relativo dente sporgente in una scassa per rampa di navi Ro-Ro.

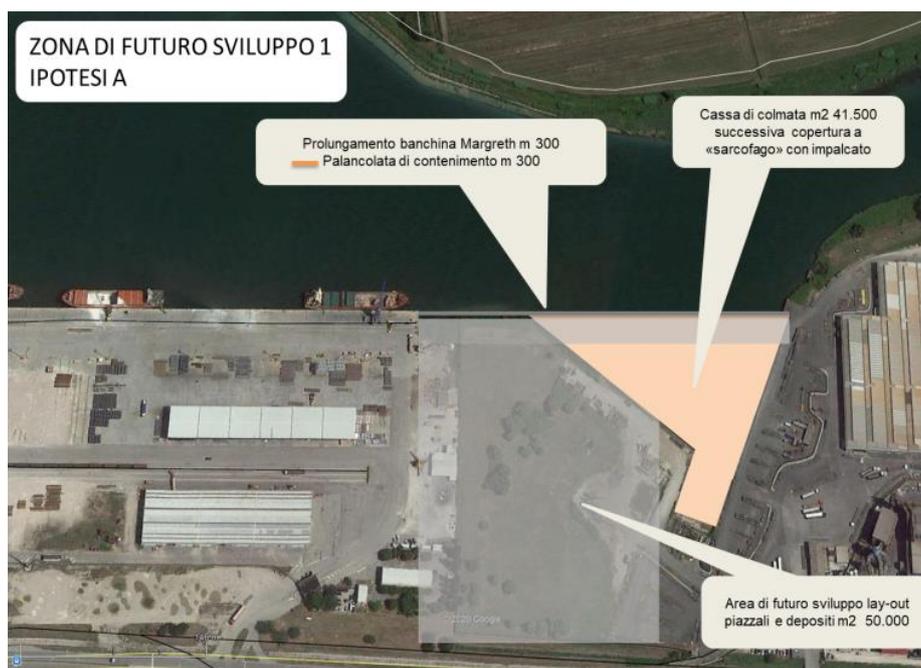



Figura 13 - Zona di futuro sviluppo, Ipotesi A di espansione delle banchine in zona Bacino "Margreth"; fonte: studio Aiom 2021.

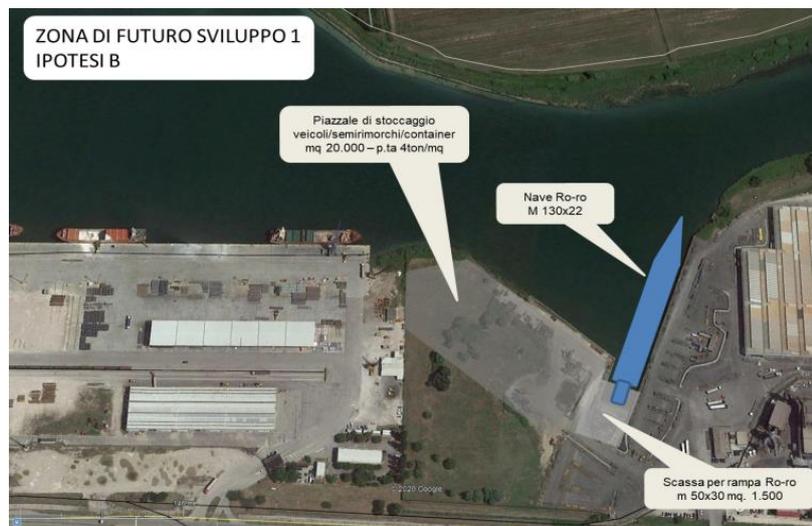



Figura 14 - Zona di futuro sviluppo, Ipotesi B di espansione delle banchine in zona Bacino "Margreth"; fonte: studio Aiom 2021.

La larghezza di detta scassa è di circa 28 m e corrisponde alla larghezza di approdo per navi Ro-Ro indicativamente tra le 8.000/10.000 TSL, contornata da due banchine, una lunga circa 50 metri da un lato e l'altra circa 180 metri[31].

In tal caso si dovrebbero prevedere due fasi di intervento, come illustrato nella Figura 13 e Figura 14.

La scassa in questione si trova peraltro in corrispondenza di un ampio terreno retrostante, da riconvertire a piazzale, e vicinissima alla S.P. 80, motivo per cui le operazioni di carico/scarico non andrebbero a interferire direttamente nella zona operativa dello stabilimento "Marcegaglia".

A valle dell'area Margreth vi è un altro sito, denominato "banchina ex Pittini", che permetterebbe con adeguati interventi l'approdo di navi "Ferry" fino a 130 metri di lunghezza e 22 metri di larghezza. In questa fascia di dimensioni si collocherebbe il potenziale traffico passeggeri con auto a seguito effettuato da navi veloci e leggere (quindi con basse esigenze di pescaggio) che potrebbe costituire un interessante e competitivo mezzo di trasporto per destinazioni centrali per attrattività turistica, nell'area dalmata (es. Porto di

31 A titolo di mera indicazione, anche nelle condizioni di accessibilità marittima degli ultimi anni, si potrebbe operare con una nave Ro-Ro di dimensioni 130/150x20 m, con rampa poppiera e pescaggio a pieno carico di 5,50 metri con corsie di stivaggio a bordo per circa 1500/1800 metri (imbarco 100 semirimorchi/container carrellati e 30/50 auto o mezzi cabinati minori).

Ovviamente navi di tale tipologia possono agevolmente imbarcare su carrelli dedicati anche parti importanti e fuori-sagoma di *project cargo* e di mezzi speciali. A titolo di esempio, si valuti un'ipotesi di offerta di trasporto marittimo/costiero (in alternativa alla strada/ferrovia) per le produzioni di lamiere e profilati dei quattro laminatoi e delle altre aziende della zona industriale dell'Aussa-Corno che vengono commercializzati sul mercato nazionale (indicativamente il 55% della produzione complessiva annua che ammonterebbe a c.a. 800.000 tonnellate), ovviamente per i carichi destinati al Centro-Sud Italia e sui due versanti marittimi Adriatico e Tirrenico e altre destinazioni mediterranee.

Da rilevare, inoltre, che alcune tipologie di moderne navi "Ro-Ro", definite anche "Con-Ro", possono trasportare sopra coperta container da imbarcare/sbarcare mediante autogru mobile posizionata sulla banchina laterale di accosto.

Figura 15 - Ipotesi di espansione delle banchine in zona banchina Ex Pittini; fonte: studio Aiom 2021.

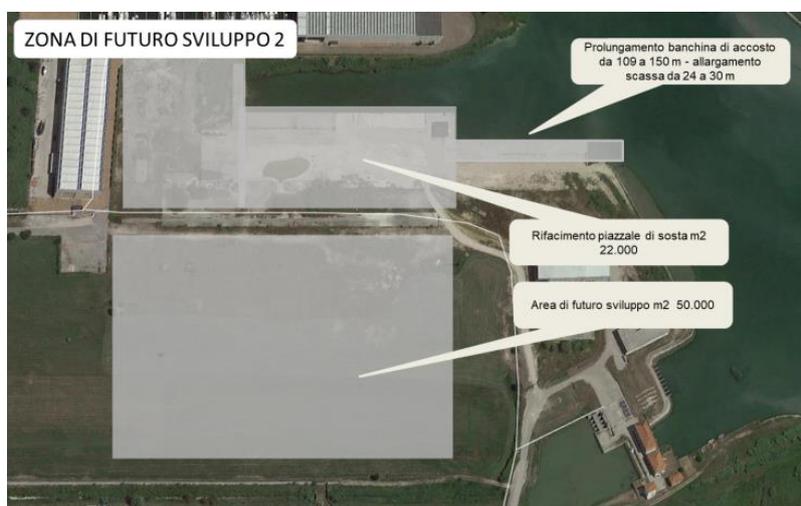



Figura 16 - Ipotesi di espansione delle banchine in zona banchina Ex Pittini; fonte: studio Aiom 2021.

Lussinpiccolo). Trattasi di traghetti veloci denominati Aquastrada TMV capaci di alte velocità (oltre 30 nodi) dimensioni fino a 100 metri di lunghezza e 15 di larghezza e modesti pescaggi inferiori a 2,5 metri.

Dette unità possono trasportare indicativamente fino a 150 auto e 550 passeggeri.

Nelle due figure e sono illustrati gli interventi necessari.

PARTE III – IL DISEGNO DELLO SVILUPPO OPERATIVO TRIENNALE

1. GLI ASPETTI REGOLATORI

1.1 PREMESSE SUL SISTEMA DELLA REGOLAZIONE

A premessa del capitolo dedicato agli aspetti regolatori di competenza dell'Autorità regionale, va innanzitutto ricordato che il presente Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro è un documento realizzato in base alle prescrizioni della L.R. 12/2012 (Disciplina della portualità di competenza regionale), art. 7, che ne prevede i seguenti contenuti e iter di approvazione:

1. Il Piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ivi compresi i criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali.

2. Il Piano operativo triennale è redatto sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 2 e sentito il Comitato consultivo di cui all'articolo 8, ed è approvato dal Presidente della Regione.

Alcuni aspetti della L.R. 12/2012 in materia sono stati già ampiamente illustrati nella sintesi normativa del "capitolo

1. Presentazione sintetica del quadro normativo, di pianificazione e di programmazione"; nel seguito, la L.R. 12 sarà ulteriormente richiamata, nell'ambito della discussione sul sistema della regolazione proposta per Porto Nogaro.

In un momento nel quale la portualità regionale vive complessivamente una fase storica di profonda evoluzione (in particolare con il passaggio del porto di Monfalcone sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale), l'aspetto della regolazione e dei criteri relativi al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni assume, nella prospettiva di sviluppo strategico e operativo di Porto Nogaro, un valore centrale e meritorio di una specifica azione di innovazione.

È dal disegno del modello di regolazione che dipendono effetti profondi sul modo con cui un porto raggiunge, di fatto, gli obiettivi di "ottimizzazione" degli interessi collettivi, i quali si estrinsecano, come noto, in un ampio novero di fattori quali: l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura di banchina e di retro-banchina e l'aumento della sua valenza e delle sue funzioni, anche attraverso nuovi investimenti; l'incentivo alla gestione efficiente delle operazioni da parte delle imprese coinvolte attraverso un adeguato modello "pro-competitivo" ("nel" o "per" il mercato); l'incentivo alla promozione dei traffici e di conseguenza delle diverse ricadute economiche (a livello di benefici per gli utilizzatori locali e di altri mercati di creazione di attività economica e occupazione sia nel settore della logistica che nei settori collegati alla domanda di trasporto); l'ottimizzazione della spesa pubblica in relazione ai benefici ottenibili, evitando pertanto sovra-investimento pubblico o spesa pubblica non ottimizzata; lo sviluppo delle attività compatibili con l'ambiente (compreso l'orientamento all'uso dei mezzi di trasporto meno inquinanti per le percorrenze terrestri); gli elementi legati alle "sicurezze", sia sul piano della tutela fisica delle persone, *safety*, che su quello della *security*; l'adeguata gestione della componente "lavoro", nel senso dell'efficienza della fornitura di manodopera rispetto alle esigenze dei traffici e di adeguata tutela sociale del lavoratore; ecc.

La disamina dello *status quo* (svolta nei precedenti paragrafi) in riferimento al quadro normativo, da un lato, e della realtà del modello gestionale applicato sinora a Porto Nogaro, dall'altro, (con l'importante ruolo da parte del CoSEF, assegnato sia dalla L.R. 3/15 che dalla L.R. 12/2012) permette chiaramente di affermare che vi sono ampi margini, nel contesto di Porto Nogaro, per un'innovazione del sistema di regolazione, nel senso di un suo possibile miglior adattamento (nella sopra richiamata prospettiva di ottimizzazione degli interessi collettivi) al quadro evolutivo del contesto generale caratterizzato, negli anni più recenti, da importanti elementi di novità (es. cambiamenti nei modelli della domanda con la definizione sempre più precisa di nicchie di mercato; disponibilità sui mercati di un'offerta di servizi logistici maggiormente competitiva; nuovo assetto della "portualità regionale" dopo l'entrata del porto di Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale).

La scadenza formale delle autorizzazioni a fine 2020 rilasciate nel 2016 ai due operatori e al consorzio costituito dagli stessi (Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l., Midolini F.lli S.p.A. e Consorzio Portonuovo – *cfr. Parte 2, Cap. 3*) ha concesso una interessante finestra di opportunità affinché il primo Piano Operativo Triennale di Porto

Nogaro (2022-2024) si configuri quindi come un momento di rilevante innovazione nel modello di regolazione delle operazioni portuali e dei servizi a "Porto Nogaro", anche grazie all'aggiornamento degli indirizzi forniti dalla Giunta Regionale con la DGR 1861/2012 "Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale" e declinati dal Decreto del Direttore centrale n. 5232 del 19 novembre 2012.

Gli indirizzi, rinnovati con delibera della Giunta regionale n. 1140 del 22 luglio 2021, sono riassunti nella sezione 1.2.3 Le "Linee di indirizzo della giunta regionale" sulla gestione dei porti regionali".

1.2 L'INNOVAZIONE DEL SISTEMA DI REGOLAZIONE E IL RUOLO DELLE CONCESSIONI.

Riassuntivamente, i due punti essenziali sui quali si fonda, tecnicamente, il rinnovamento del modello di regolazione delle operazioni portuali per l'ambito portuale di Porto Nogaro e che sono stati già in parte evidenziati nella premessa normativa del Cap. 1, Parte I, discutendo della L.R. 12/2012, sono i seguenti:

a) la piena applicabilità dei principi della "concessione" portuale (sul modello della L. 84/94 e delle relative modificazioni, comprese quelle collegate ai decreti annuali in tema di concorrenza, (si veda ad esempio il Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, redatto, nel novembre 2021, ai sensi dell'articolo 47, della legge 23 luglio 2009, n. 99), che interviene proprio sull'art.18 (concessione di aree e banchine) della L. 84/94;

b) la possibilità di applicare un "apparato concessorio" unitario e coerente al sistema banchina/retro-banchina.

La L.R. 12/2012, pur nella sua unicità e peculiarità nel quadro normativo della portualità italiana, presenta una notevole flessibilità ed elasticità, in particolare nella possibilità di recepire, in via residuale, ma in buona sostanza senza particolari vincoli o limitazioni, non solo i principi fondamentali del Codice della Navigazione ma anche i principi del modello "landlord" rispecchiati, nel sistema normativo italiano, dalla L. 84/94 e sue modificazioni.

Sicuramente per quel che concerne la "parte demaniale" (banchina), fino ad ora gestita a Porto Nogaro come banchina 'pubblica' e quindi non assentita in concessione, un modello "concessorio" prettamente portuale, è infatti percorribile secondo quanto affermato dalla stessa L.R. 12/2012, art. 12, che riprende i contenuti dell'art. 18 della L. 84/94.

Come noto, la norma regionale (al pari di quella nazionale) sulle concessioni portuali prevede la possibilità di assegnare le concessioni di uso esclusivo di aree e banchine pienamente integrate (anche in termini di tempistiche) con l'"autorizzazione" allo svolgimento di operazioni portuali (Art. 11 L.R. 12/2012 e Art. 16 L. 84/94): nell'istituto della concessione portuale (Art. 12 L.R. 12/2012 e Art. 18 L. 84/94) l'autorizzazione all'espletamento di operazioni portuali è infatti inclusa e quindi perfettamente "sovrapposta" alla concessione stessa.

1.2.1 LA POSSIBILITÀ DI APPLICARE UN "APPARATO CONCESSORIO" INTEGRATO BANCHINA/RETRO-BANCHINA.

Pur riscontrandosi, nel contesto di Porto Nogaro – per quel che concerne la zona operativa corrispondente alla banchina "Margreth" – una discontinuità giuridica rilevante (fascia di banchina appartenente al demanio marittimo statale; zona di retro-banchina patrimonio indisponibile del CoSEF), risulta verosimilmente giuridicamente praticabile, introducendo opportune strumentazioni e accordi intersoggettivi fra Regione FVG e CoSEF, considerare e trattare l'ambito spaziale rappresentato dall'unione della "fascia di banchina/aree di retro-

banchina" come uno spazio integrato nell'ambito del quale risulta dunque possibile applicare un "apparato concessorio" unitario e coerente, in quanto a regole, tempistiche, soggetti, canoni, come se si trattasse di un'area omogenea.

Il punto è di essenziale importanza ed è pertanto approfondito nel seguito.

Pur riconoscendosi che, almeno in astratto, il modello della portualità basato sulle concessioni portuali si fonda sulla demanialità delle aree da assegnare in concessione, va preso atto della particolare situazione di Porto Nogaro, nel quale, come noto, vige la peculiare situazione, data dalla presenza e dal ruolo del CoSEF.

Nell'ambito del più vasto comprensorio industriale e portuale di cui esso è amministratore, il CoSEF controlla infatti, come proprietà indisponibile, le aree che, in una prospettiva efficiente di gestione delle operazioni portuali, costituiscono un "retrobanchina" (con magazzini, spazi di stoccaggio e binari) che di fatto è funzionalmente totalmente integrato allo spazio di banchina. Utilizzando un concetto proprio del linguaggio regolatorio (si veda a proposito la "Linea guida" dell'Autorità Regolazione Trasporti sui porti)[32] le aree CoSEF rappresentano quindi una "infrastruttura essenziale" collegata all'area demaniale e all'utilizzo della quale devono necessariamente (secondo i principi normativi pro-concorrenziali) essere applicati principi d'uso che la integrino, sotto diversi aspetti, alla "concessione demaniale" della banchina.

Posto che si è inteso conservare la struttura proprietaria delle aree CoSEF interne al porto (aree, appunto, di proprietà COSEF) si rende necessario, ai fini di un corretto funzionamento del meccanismo di regolazione, considerare le porzioni di retro-banchina comprese nella "proiezione perpendicolare" del filo della banchina, come zone sulle quali estendere armonicamente i principi e le regole della concessione "portuale" collegata alla fascia di banchina.

Tale approccio si applica indipendentemente dal fatto che la concessione di banchina sia assegnata ad uno o più concessionari[33] e permette quindi la realizzazione di un modello unitario e coerente di regolazione, che si comporterà, nella sostanza, come se si trattasse di concessioni demaniali unitarie (concessione virtuale integrata).

---

32 Cfr. Autorità Regolazione Trasporti, Delibera 57/2018.

33 Nel perimetro dell'area soggetta a concessioni, indipendentemente dalla numerosità dei concessionari (tema, questo, differente e trattato in altra parte del testo), l'estensione della concessione "in lunghezza" lungo il filo banchina va armonizzata con la componente di "retrobanchina" che, idealmente – salvo naturalmente ragionevoli modifiche collegate all'effettivo lay-out dell'area o ad altre motivazioni di natura operativa o tecnico/economica – è definita dalla proiezione perpendicolare dell'estensione in lunghezza della concessione lungo la banchina.

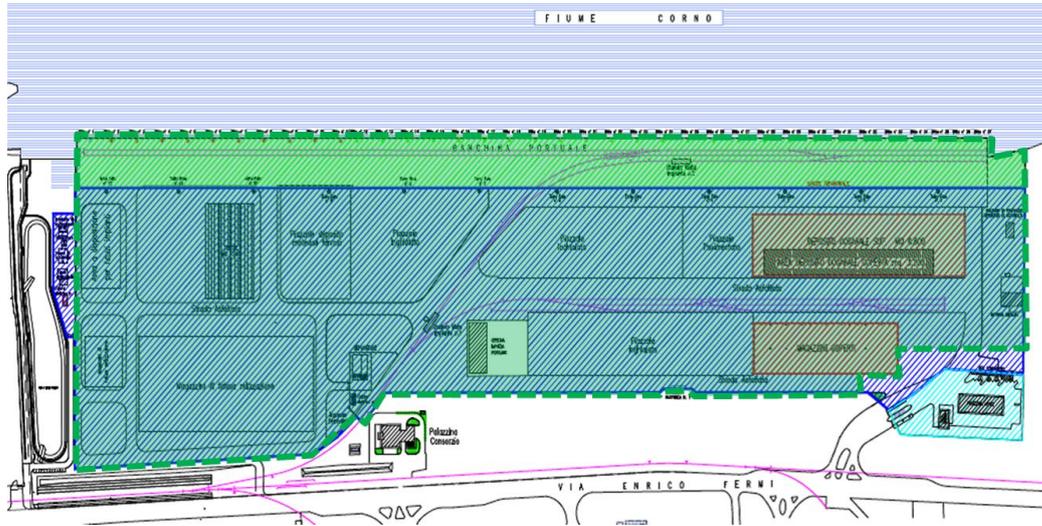



Figura 17 - Perimetro di applicazione (tratteggio verde) dell'apparato concessorio "integrato" banchina-retrobanchina (con possibilità di assegnare una o più concessioni); fonte: CoSEF.

Il perimetro di applicazione del principio concessorio integrato banchina-retrobanchina è indicato nella Figura 17.

I campi oggetto della necessaria armonizzazione inter-zonale fra banchina e retro-banchina sono molteplici e, solo come esempio, si possono citare il "numero" dei soggetti assegnatari, la durata temporale, i tempi e i criteri della eventuale revoca/decadenza della concessione, il modello di riconoscimento degli investimenti e altri ancora.

L'integrazione fra i diversi strumenti giuridici applicabili diviene quindi necessariamente oggetto di accordi precisi e dettagliati fra CoSEF e Amministrazione regionale, con l'obiettivo di armonizzare molteplici aspetti, (a partire da quello dei "canoni") ricorrendo ad appositi accordi inter-ente, in armonia con le finalità generali e con gli aspetti tecnico-giuridici legati alla peculiare compresenza di Regione e di Consorzio di sviluppo economico nello scalo di Porto Nogaro.

1.3 LE MOTIVAZIONI DELLO SVILUPPO DEL MODELLO “CONCESSORIO”

L’aggiornamento delle “Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale” (DGR), che vengono poi declinate in Decreto del Direttore centrale (come previsto dalla L.R. 12/2012, art. 11, comma 4, sia in materia di autorizzazioni che di concessioni) e recepite nel presente POT (vedi capitolo “1.2.3 Le “Linee di indirizzo della giunta regionale” sulla gestione dei porti regionali) definiscono, fra le altre cose, alcuni aspetti chiave del rapporto “concessorio”.

L’aggiornamento degli indirizzi pone, quale criterio di riferimento principe per lo sviluppo di Porto Nogaro, l’adozione di un modello di “funzionalizzazione” operativa del porto fondato sul principio della concessione.

Più precisamente, l’obiettivo – in armonia con la praticabilità di applicare un “apparato concessorio” unitario e coerente al sistema banchina/retro-banchina – consente nell’assentire in concessione le aree demaniali di banchina, unitamente alla corrispondente area di “retrobanchina”, mutando in tal modo il sistema precedentemente applicato, fondato sull’uso “pubblico” della banchina da parte delle due imprese autorizzate e, per il retro-banchina (appartenente al patrimonio CoSEF), sulla dazione in uso di tale area da parte del CoSEF, a vantaggio di un consorzio formato dalle stesse due imprese autorizzate per operare sulla banchina.

In questa prospettiva, per l’intera area operativa collegata alla banchina “Margreth” (Figura 17), è dunque prevista l’applicazione di un modello di regolazione omogeno basato sulla concessione realizzata secondo i principi della L.R. 12/2012 che riprendono i principi della L. 84/94, e sue modificazioni.

Un modello concessorio disegnato applicando i sopra menzionati principi permette, come noto, di promuovere fortemente l’efficienza d’uso delle risorse in gioco (infrastrutturali e non) stimolando – attraverso gli accordi di concessione – i potenziali migliori delle imprese interessate a gestire operativamente le aree portuali. Imprese che possono essere incentivate (mediante strumenti quali ad esempio la riduzione dei canoni, il riconoscimento degli investimenti e l’adeguata durata del rapporto concessorio – anche a realizzare piani di investimento importanti per lo sviluppo dei terminali, da concordare con l’“amministratore/regolatore”.

Particolare attenzione verrà riservata dall’Amministrazione regionale alle proposte di investitori privati richiamandosi ai principi previsti dall’art. 13 della L.R. 12/2012 che permette di attuare modelli di partenariato pubblico/privato al fine di consentire la realizzazione di opere e/o infrastrutture non altrimenti conseguibile, utilizzando lo strumento della concessione demaniale marittima di cui agli articoli 36 e seguenti del codice della navigazione.

Le concessioni potranno quindi comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.
Le modalità di gestione, nell’ambito delle concessioni, di eventuali progetti di co-investimento pubblico-privato, che, non bastandosi la strumentazione legata all’entità del canone, richiedono immissione diretta di quote danaro pubblico nella fase realizzativa, dovranno essere definiti. Le strumentazioni possibili per fondere

investimento privato e contributo pubblico sono in teoria diversificate e vanno – a seconda del tipo di intervento richiesto, della durata dei lavori, ecc. - dal contratto di programma a forme più complesse adatte alla realizzazione vera e propria di nuove opere (già peraltro sperimentate nell'ambito alto-adriatico) [34] di integrazione, all'interno della cornice concessoria, di componenti (fasi) aventi carattere di "appalto-costruzione" e, quindi, a realizzazione dell'opera avvenuta, di "gestione" vera e propria.

Naturalmente, strumentazioni concessorie adeguatamente dettagliate (e comprendenti dispositivi specifici per la vigilanza e il controllo sull'osservanza delle clausole di concessione) forniscono non solo lo stimolo ad investire nell'infrastruttura o nelle componenti operative, ma possono predisporre anche ulteriori incentivi collegati ad obiettivi di interesse generale, ad esempio in termini di "promozione" del traffico o di obiettivi ambientali.

Il medesimo modello permette peraltro il superamento di una situazione caratterizzata in passato da alcune indeterminatezze in tema di competenze e normative da applicare e, quindi, da fattori potenziali di conflittualità (anche fra Amministrazione Regionale e Amministrazione Consortile),ad esempio in merito ai compiti manutentivi, alle spese generali di gestione portuale e agli investimenti infrastrutturali , oltre che a promuovere una più spiccata responsabilizzazione dei singoli operatori autorizzati sulla proficua gestione delle loro attività e sulla chiara attribuzione delle quote di sviluppo portuale conseguite.

34 Si veda ad esempio la cornice adottata per la realizzazione della "Piattaforma Logistica" nel Porto di Trieste, basata sul sistema duale integrato, costituito da due fasi ideali in successione, basato su un primo contratto di costruzione e subentro al momento della "consegna" delle opere.

1.4 LA NECESSITÀ DI UNO STRUMENTO DI DETTAGLIO PER LA DEFINIZIONE DEI CRITERI RELATIVI ALLE CONCESSIONI.

Nonostante il contesto di Porto Nogaro, soggetto alla L.R. 12/2012, possa essere considerato già di per sé aperto, secondo quanto precedentemente affermato, alla piena applicabilità di un modello concessorio in tutto e per tutto simile a quello previsto agli Art. 16 e 18 della L.84/94 e sue modificazioni, è certamente opportuno che, anche in relazione alla necessità di realizzare la transizione, vi sia un intervento di implementazione e maggior chiarificazione (a livello di disciplina di dettaglio) in materia di concessioni per la realizzazione di operazioni portuali nel perimetro portuale di Porto Nogaro, ed in particolare per l'area operativa collegata alla banchina "Margreth" (vedi Figura 17).

L'esigenza di tale disciplina di dettaglio è del resto richiamata anche nell'aggiornamento delle "Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale" già citate.

L'implementazione dei contenuti dello strumento già esistente, rappresentato dal Decreto del Direttore centrale previsto dall'art. 11, comma 4, della L.R. 12/2012 potrà essere finalizzato non solo ad eliminare dubbi interpretativi sul modo con cui si applica strutturalmente, a Porto Nogaro, il modello della concessione "unitaria" (per banchina e retro-banchina) con la piena integrazione fra la concessione di banchine e aree e l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali, ma anche a fornire un utilissimo riferimento per regolare l'intera procedura amministrativa relativa alla concessione.

Tutto ciò comprendendo, ad esempio indicazioni sui modi attraverso i quali – in armonia alle norme di riferimento, comprese anche eventuali indicazioni dell'Autorità nazionale di Regolazione[35] - si attiva e gestisce il rapporto concessorio (es. perimetri delle possibili concessioni, ammissibilità delle istanze di parte, necessità di bandi di "gara", contenuti necessari delle istanze, ecc.), si attuano le forme di pubblicità pro-competitiva in relazione ai caratteri della concessione, si definiscono i legittimi criteri per la fissazione dei canoni, in relazione ai caratteri di quest'ultima (es. con o senza investimenti di straordinaria manutenzione da parte del concessionario) in relazione al piano economico-finanziario e alla durata della concessione.

Lo strumento di dettaglio definirà anche i criteri e i riferimenti per la definizione complessiva dei diritti e gli obblighi delle parti, in relazione a molteplici aspetti a gestione dei controlli sul rispetto dei patti concessori, il campo delle "sicurezze" (in relazione alla *security*, ad esempio, con le norme sul recinto portuale e l'applicazione

35 Oltre naturalmente alla Legge Regionale n. 12, alla Legge Portuale L. 84/94, costituiscono riferimenti anche le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ed in particolare la Delibera n. 57/2018, "Conclusione procedimento avviato con delibera n. 40/2017. Approvazione di "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione".

dell' "ISPS Code", ma anche alla *safety*, ad esempio sul piano della prevenzione infortuni fino al tema dei regolamenti sanitari, delle cause e delle modalità di revoca, degli obblighi relativi alle variazioni nel capitale, ecc.

Una volta definito l'ambito su cui si definiranno le concessioni (vedi in proposito il successivo "1.5 Il Bacino "Margreth" e il tema della numerosità delle concessioni"), nella prospettiva di concessioni caratterizzate dall'impegno all'investimento da parte del concessionario, sarà utile specificare sin dall'inizio delle procedure di affidamento, quali opere infrastrutturali sono da considerarsi prioritarie (o essenziali) nell'ambito del programma di investimenti, partendo ad esempio da quelle previste come interventi nel presente POT. In tal modo, in sede di procedure aperte per l'affidamento, si potrà ridurre di un certo grado la libertà nella proposizione delle variabili legate al piano economico finanziario.

1.5 IL BACINO "MARGRETH" E IL TEMA DELLA NUMEROSITÀ DELLE CONCESSIONI.

Come già evidenziato, il modello concessorio, basato sull'uso esclusivo delle aree e mirato – attraverso obblighi e incentivi – all'ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura in termini di sviluppo del traffico, produttività e investimenti, è alquanto diverso da quello nel quale si preveda la compresenza, su banchina pubblica, di più imprese autorizzate.

Tale differenza strutturale fra "concessioni" e "autorizzazioni pure" implica naturalmente la necessità di rifarsi a criteri diversi in tema di valutazioni sulla "numerosità ottimale" dei soggetti implicati nelle operazioni portuali. Valgono alcune riflessioni generali.

Nella prospettiva di sviluppo del modello concessorio, il contesto operativo di Porto Nogaro (banchina "Margreth") risulta complessivamente caratterizzato non solo da una certa limitatezza assoluta delle dimensioni della banchina (di fatto 750 m operativi) ma anche da un grado di utilizzo del potenziale infrastrutturale che, almeno nel recente contesto storico del porto, non può definirsi elevato, attestandosi verosimilmente come precedentemente illustrato attualmente intorno al 50%.

La relativa debolezza della domanda denota comunque, almeno in linea di principio (e riconosciuti importanti causali esogene quali i limiti attuali del pescaggio), l'opportunità di anteporre, agli obiettivi – per quanto ineccepibili – di induzione della "concorrenza", quelli di incentivazione all'ottimizzazione tecnico economica della gestione (riconoscendo il ruolo delle economie di scala) e alla focalizzazione sulla promozione mirata all'aumento del traffico.

Fatte queste premesse, quante debbano effettivamente essere le concessioni attivabili nell'ambito dell'attuale spazio operativo della Banchina "Margreth" è un tema che, almeno in astratto, potrebbe essere opportuno affrontare non solamente in base a considerazioni generali di natura tecnico-economica, ma nel momento in cui il regolatore legittimo avesse occasione di confrontarsi con la realtà del mercato, avendo quindi di fronte sia le caratteristiche e il modello operativo proposto dalle imprese potenzialmente coinvolte che le ipotesi di traffico e i piani di investimento, caratteri reali che possono modificare sostanzialmente il profilo tecnico-economico della gestione e quindi i parametri di valutazione da parte del regolatore.

Tuttavia, sul piano dei criteri generali, possono svolgersi le seguenti considerazioni:

In primo luogo è senza dubbio utile sgombrare il campo da ipotesi che propongano un numero superiore a due concessionari. Alle considerazioni sulla complessità di gestire tre rapporti concessori in un'area ad alta integrazione operativa, sulla debolezza del mercato (si vedano a proposito le considerazioni sul tasso di utilizzo della banchina formulate nel paragrafo 2.2, Capitolo 2, Parte II,"2.2. Grado di utilizzo della capacità di banchina") e quindi sui rischi di una "iper-concorrenza" senza domanda, si aggiungono ulteriori semplici valutazioni tecnico-economiche, ed in primo luogo la constatazione essenziale che in caso, ad esempio, di tre concessioni, la

lunghezza dell'accosto di riferimento risulterebbe per ciascun concessionario estremamente limitata, dal momento che si attesterebbe intorno ai 250 m complessivi.

Si tratterebbe di una situazione che renderebbe possibile a ciascun concessionario operare contemporaneamente al massimo due navi "medie" ciascuno, peraltro e solo a certe condizioni di lunghezza effettiva delle navi stesse, con conseguenze negative non solo sull'"economia di scala" della gestione economica ma anche con rischi di complicare moltissimo la gestione degli accosti, inibendo fra l'altro ogni reale incentivo all'aumento dello sforzo di promozione del traffico o all'effettuazione di investimenti (peraltro complessi se diretti solo ad una porzione dell'area)[36.]

In relazione alla scelta fra il modello a concessione unica e quello a concessione duplice, va detto che almeno in astratto, la concessione unica ad un "monopolista regolato" potrebbe favorire, se accompagnata da adeguati piani di investimento, l'efficienza complessiva nell'uso dell'infrastruttura e un maggior supporto all'evoluzione complessiva dell'offerta portuale anche nel senso dell'incentivazione alla promozione dei traffici.

Una concessione unica indurrebbe più facilmente esiti concessori caratterizzati da maggiore durata della concessione e da piani di investimento più impegnativi e coerenti sul piano dell'ottimizzazione dell'infrastruttura, che dovrebbero essere collegati, tuttavia, alla effettiva capacità di promuovere il "terminale", apportando nuovi traffici in modo da realizzare maggiori entrate da traffico elevando il grado di sfruttamento della banchina.

Va considerato, inoltre, che il traffico di Porto Nogaro è sostanzialmente "omogeneo" sul piano delle operazioni e anche del tipo di navi, in un contesto, peraltro, nel quale i piazzali non sono (proporzionalmente alla banchina) di dimensione così ampia da permettere facilmente lo sviluppo naturale di "specializzazioni logistiche" a livello di singoli differenti operatori.[37]

Il modello della concessione unica favorirebbe, fra le altre cose, la possibilità di ottimizzare complessivamente gli aspetti collegati all'infrastruttura ferroviaria e alle operazioni correlate.

Questo varrebbe, innanzitutto, qualora fosse mantenuta la configurazione dell'impianto ferroviario esistente che attualmente interessa parte della banchina e attraversa trasversalmente quasi tutta la lunghezza dell'area portuale: infatti, due concessioni limitrofe (ognuna delle quali vedrebbe insistere, sull'area ad uso esclusivo, una

36 La linea di indirizzo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia emanata immediatamente a valle della promulgazione della L.R.12, con uno stato dei traffici non dissimile da quello presente, e che prevede solo due autorizzazioni, sottintende che, anche in caso di semplici autorizzazioni, due sia la massima numerosità ragionevolmente ammissibile in relazione al contesto di Porto Nogaro.

37 In questo, Porto Nogaro si distingue notevolmente da un porto come quello di Monfalcone, nel quale il rapporto fra aree disponibili per logistica e lunghezza della banchina è completamente differente (circa 450 mq per ogni metro lineare di banchina a Monfalcone – e sarebbero ancora di più se si considerasse la banchina effettivamente operativa – contro i circa 220 mq a Porto Nogaro).

Gli ampi spazi di Monfalcone hanno favorito la crescita di operazioni logistiche differenziate e altamente specializzate (es. traffici di auto nuove, cellulosa, ecc.) che rendono strutturalmente Monfalcone (al di là di ogni considerazione sulla lunghezza di banchina) un porto naturalmente orientato alla differenziazione interna degli spazi.

delle due parti parte di ciascuna asta ferroviaria) renderebbero più complesso il sistema della gestione ferroviaria, con eventuali rischi di conflittualità legate all'uso e all'occupazione dei binari fra i concessionari limitrofi.

Inoltre, qualora fossero previsti, in un ipotetico quadro di concessione unica di lungo periodo, miglioramenti complessivi del lay-out del terminale attraverso opportuni investimenti, un ridisegno del tracciato ferroviario mirato all'ottimizzazione delle operazioni costituirebbe, verosimilmente, uno dei più importanti fattori di miglioramento sul piano delle prestazioni dell'area. Un tale ridisegno dovrebbe avere come obiettivi il miglioramento della fluidità operativa e dell'efficienza complessiva delle movimentazioni interne, operate con mezzi gommati, nonché della manovra ferroviaria e della gestione del treno nel terminale.

E questo, non solo sul versante dell'efficienza di scala e di flessibilità nell'organizzazione dello spazio di banchina e di retro-banchina, ma anche sul versante – progressivamente sempre più rilevante anche sul piano delle responsabilità e dei costi - del sistema di "security": una concessione con "gate unico" permetterebbe, infatti, oltre che al semplificazione dei controlli, la riduzione delle superfici viabilità da destinare ad accessi separati e quindi sottratte all'operatività portuale nonché, la semplificazione della gestione del servizio di manovra ferroviaria e dell'utilizzo di infrastrutture comuni (es. pese, utenze, ecc.). Vedi Figura 18.
La concessione unica permetterebbe infatti di affrontare in modo per certi versi semplificato il tema dei "servizi generali" sia dal punto di vista dell'erogazione che della gestione operativa delle relative infrastrutture.

Sarebbe infatti in questo caso più semplice definire degli accordi tecnici con il concessionario unico (collegati alla concessione) relativi alla manutenzione degli elementi infrastrutturali utilizzati per la fornitura dei servizi (es. torrette di illuminazione, rete di sotto-servizi, ecc.).

Naturalmente, il modello della concessione unica aumenta di interesse e di attrattività (e di potenziali ricadute positive, ad esempio, in termini di possibili investimenti del concessionario) soprattutto qualora si colleghi ad uno scenario caratterizzato da effettive opportunità di mercato.

E in relazione a questo tema, l'aspetto dei pescaggi può giocare effettivamente un ruolo essenziale: la mancanza di certezze sul futuro "pescaggio" (attualmente limitato ai 5,5 m benché vi siano aspettative di miglioramento) rischia, in particolare, di rendere ben poco attrattivo per gli operatori impegnarsi in investimenti di lungo periodo rendendo più complesso varare, in questo frangente, modelli di concessioni "incentivanti" – ma d'altro canto sfidanti – mirati all'attivazione di investimenti e alla promozione di traffici da parte del concessionario, vista la maggiore difficoltà di attrazione di traffico causata dal modesto pescaggio.

Certamente, dall'altro lato, la concessione duplice permette il dispiegamento diretto di un contesto concorrenziale "nel" mercato e non solamente "per" il mercato (all'atto della selezione "aperta" e quindi pro-competitiva del concessionario monopolista "regolato").

La competizione diretta è da ritenersi in linea di massima un fattore positivo, anche se, con domanda stabilizzata ai livelli attuali, abbondantemente al di sotto dei livelli di “uso ottimale” della capacità della banchina, gli effetti positivi della concorrenza potrebbero essere affievoliti da una generale tendenza alla minimizzazione dei costi (e quindi degli investimenti) in funzione del maggior rischio di volatilità del mercato.

Va infine considerato che, in generale (e senza particolari riferimenti al contesto di Porto Nogaro), la presenza di due concorrenti similari e scarsamente differenziati attivi sull’identico mercato non esclude l’insorgere nel mercato di tratti anticoncorrenziali.

A Porto Nogaro, si ritiene comunque possibile, in caso di concessione duplice, valutare come alternative:

a) l’opportunità di assegnare eguali spazi agli operatori;

b) l’opportunità di differenziare sul piano dimensionale le aree date in concessione, in modo da creare, nell’ambito dell’offerta portuale, un’offerta maggiormente differenziata: da una parte, un operatore “primario”, titolare di una concessione spazialmente più ampia e maggiormente orientato alla movimentazione delle principali “masse” di traffico (es. bramme, ecc.) e nella quale il ruolo della ferrovia possa essere considerato come elemento di una certa importanza (presenza dei fasci di carico e scarico ferroviario nel retro-banchina); dall’altra un operatore “minore”, dotato di area operativa di dimensione inferiore (Figura 19).

Tale modello “differenziato”, con due concessionari asimmetrici, potrebbe indurre, almeno in linea di principio, maggiori incentivi ad un consolidamento degli investimenti e della promozione di traffico – ad esempio anche tramite lo sviluppo ferroviario – almeno presso l’operatore “principale”.

L’ipotesi proposta nella figura sottostante rappresenta una possibile suddivisione in due concessioni (una maggiore e una minore) del perimetro concessorio unitario. In tale modello, il rapporto fra le lunghezze della banchina (preferenziale) dell’operatore minore rispetto a quella dell’operatore maggiore è di circa 1 a 2 che, peraltro, rispecchia approssimativamente la ripartizione già oggi esistente sul mercato di Porto Nogaro sul piano delle quote di mercato dei due operatori esistenti (circa il 75% del traffico al maggiore, il 25% a quello minore).

Nel caso di concessione duplice, per quel che concerne elementi di servizio necessariamente “comuni” (es. pesa unica) si dovranno naturalmente precisare, nell’ambito delle concessioni, i relativi diritti e obblighi delle parti, in modo da permettere, fra l’altro, l’adeguato e non discriminatorio accesso al servizio, oltre che un adeguato modello di gestione e manutenzione, sempre nell’interesse comune.

Le mappe illustrate sono da considerarsi solo proposte ragionevoli di suddivisione , ma naturalmente, a la suddivisione effettiva si potrà ricondursi ad una specifica libera decisione a monte sull’”oggetto della concessione” assunta dalla amministrazione regionale che, motivando, potrebbe anche lasciare la suddivisione come quella attuale o affidare alle istanze concessorie – da valutare – l’individuazione dell’ampiezza effettiva dei “terminal” che ben potrebbe essere diversa da quella attuale, ferma la parte riservata all’autoproduzione

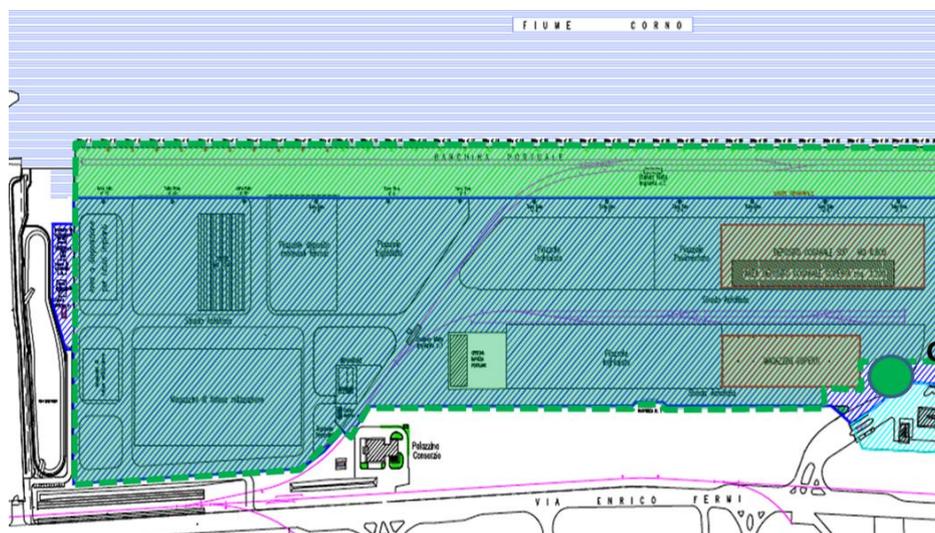



Figura 18 - -a) Scenario concessione unica (il perimetro della concessione corrisponde all'area del perimetro concessorio integrato).

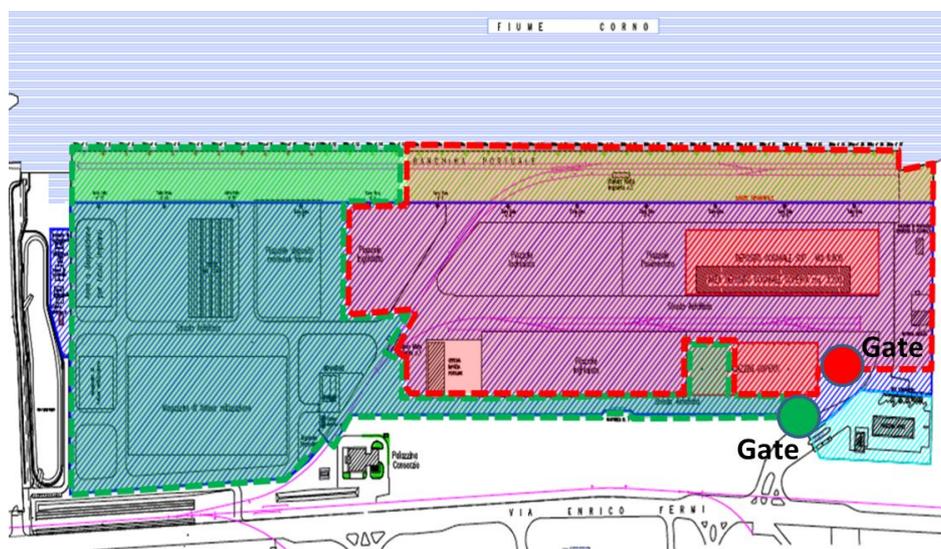



Figura 19 -b) Scenario concessione duplice asimmetrica: nell'ambito del perimetro concessorio integrato sono assegnate due concessioni, dotate ciascuna di proprio gate di ingresso; fonte: CoSEF e rielaborazioni da parte della Regione Autonoma FVG.

ed alle zone pubbliche, di cui ad un punto successivo.

1.5.1 NUMEROSITÀ COMPLESSIVA DELLE AUTORIZZAZIONI

Un'ultima valutazione è dedicata alla numerosità delle autorizzazioni totali.

In linea di principio si ritiene sensato che, sul piano tecnico-gestionale, si possa immaginare la possibilità che, entro certi limiti, i concessionari autorizzati affidino ad ulteriori imprese autorizzate alcune parti della propria attività, secondo i principi che, ad esempio, sono tutelati anche nella legge portuale nazionale (L. 84/94, comma 7), secondo la quale "su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo".

Si ritiene, in questo caso, che il numero delle autorizzazioni ulteriori rispetto a quello delle imprese autorizzate concessionarie possa essere uguale a quello delle imprese concessionarie, in modo che ciascun concessionario possa ricorrere ad una ulteriore impresa autorizzata.

1.5.2 IL CASO DELLA DUPLICE CONCESSIONE: IL REGOLAMENTO ACCOSTI, LA GESTIONE DELLE MANOVRE FERROVIARIE.

In caso di concessione duplice, un'ulteriore specifica attenzione – con la finalità di incentivare un uso tecnicamente efficiente dell'infrastruttura – andrebbe posta alla questione degli accosti e quindi dell'uso della banchina da parte dei due concessionari.

Infatti, per ottimizzare l'uso dell'infrastruttura di banchina nel suo complesso – soprattutto qualora si verificassero, con traffici più intensi, condizioni operative caratterizzate da una maggiore pressione sull'infrastruttura – è da ritenersi opportuno permettere una certa flessibilità nell'uso della banchina per l'accosto, nel senso della possibilità che uno dei concessionari utilizzi temporaneamente (qualora necessario e senza creare situazioni di conflittualità) lo spazio di accosto in banchina e il relativo piazzale di carico e scarico dell'altro concessionario.

Nel caso di concessione duplice, si tratta, quindi di disegnare, nell'ambito dei patti concessori, un meccanismo che di fatto permetta di considerare gli accosti spazialmente integrati in ciascuna concessione come "spazi di accosto preferenziale" per ciascun concessionario, permettendo tuttavia una gestione maggiormente flessibile proprio grazie ad un opportuno regolamento accosti includente regole sulla "permeabilità" inter-concessione lato terra, in modo da regolare l'uso operativo del piazzale di banchina.

Come già accennato in precedenza, naturalmente, oltre agli accosti, dovranno essere regolati, in caso di concessione duplice, tutti gli altri fattori comuni, con possibili implicazioni di "interferenza" o di "ottimizzazione tecnica", con particolare riferimento agli aspetti ferroviari.

Il tema ferroviario pone, in particolare, le questioni più delicate nell'interrelazione fra le concessioni, soprattutto qualora il ruolo della ferrovia vada in prospettiva ad aumentare rispetto al presente, nell'interesse di entrambi i

concessionari. Sarebbe, infatti, necessario configurare un regolamento (incluso nelle concessioni) attraverso il quale l'intero sistema della manovra e della sosta dei treni negli spazi dei terminali venga regolato e ottimizzato.

È evidente la necessità che, in questo quadro, operino soggetti terzi, indipendente dai concessionari, per evitare qualunque rischio di conflittualità nell'uso delle risorse.

Come peraltro già richiamato in precedenza, per motivazioni di "efficienza tecnica", sarebbe alquanto opportuno che vi fosse un operatore unico di manovra in tutta l'area del raccordo e del terminal, agente come fornitore di servizi di interesse generale.

1.5.3 L'AUTOPRODUZIONE, LE IMPRESE AUTORIZZATE NON CONCESSIONARIE E LA "BANCHINA PUBBLICA".

Il modello di gestione basato sullo strumento delle concessioni è certamente quello che, anche per il contesto di Porto Nogaro, permette di sviluppare, nel lungo periodo, i migliori potenziali del sistema.

Va tuttavia rilevato, nell'ambito dell'attuale realtà di Porto Nogaro (zona banchina "Margreth"), che la limitatezza degli spazi disponibili e in particolare la lunghezza relativamente limitata della banchina operativa fa emergere effettivamente alcune complicazioni nell'applicazione del principio di coesistenza fra concessione e il sistema dell'accesso "aperto" (banchina pubblica) richiamato peraltro esplicitamente anche dalla L.R. 12/2012, art.12, comma 1, e dalla L. 84/94, all'art. 18, comma 2, che impongono all'Amministrazione – nel concedere ai soggetti autorizzati l'occupazione e uso anche esclusivo di aree e banchine – di riservare, nell'ambito portuale, spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali alle altre imprese non concessionarie.

La questione andrà affrontata, nell'ambito della regolamentazione di dettaglio del sistema delle concessioni, attraverso opportuni strumenti (considerando ad esempio le disposizioni del regolamento accosti) che permettano, in sostanza, di soddisfare in maniera adeguata le richieste del dispositivo pro-competitivo, mantenendo tuttavia inalterata la possibilità di considerare, come area su cui operare attraverso lo strumento delle concessioni, l'intero comprensorio collegato alla banchina "Margreth" o perlomeno la sua quasi totalità.

Il principio essenziale da rispettare sembra comunque ben riassumibile nella formula (prevista nel Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, secondo la quale, nell'Art 3, si afferma che "la riserva di spazi operativi funzionali allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non titolari della concessione avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e parità di trattamento".

1.5.4 IL SISTEMA CONCESSORIO E IL TEMA DEI SERVIZI GENERALI

Come evidenziato nella precedente sezione dedicata alla presentazione dei servizi generali, nella prospettiva di uno sviluppo del modello concessorio, l'aspetto dei servizi di interesse generale, in particolare per quel che concerne l'aspetto dei soggetti, riveste notevole importanza, per motivazioni legate, come si avrà modo di dire, essenzialmente (ma non esclusivamente) ai principi della concorrenza.

È evidente che l'avvio del modello concessorio secondo quanto ipotizzato nel presente quadro, sia che si tratti di un sistema a concessione unica che duplice, rende necessario, almeno in linea di principio, la definizione di nuovi criteri per l'effettiva realizzazione di tali servizi.

La prosecuzione automatica dei rapporti con il "Consorzio Porto Nuovo", erogatore di un elevato numero di servizi "generali" non appare compatibile, in linea generale, con i principi sottesi dall'istituzione di procedure aperte aventi come obiettivo l'istituzione di rapporti concessori.

Alla conclusione delle procedure concessorie, i servizi di interesse comune potranno essere configurati, in termini di fornitori, in diverse modalità – anche con articolazioni diverse a seconda che si tratti di concessione singola o duplice – rispettando, tuttavia, i seguenti criteri generali:

- necessità di identificare i servizi di interesse generale;
- per i servizi erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni (es. manovra ferroviaria, illuminazione, ecc.) il principio generale è che, in caso di concessione duplice, se vi è la necessità di "cogestione" o il rischio di "interferenze" (e quindi anche di comportamenti anti-competitivi attuati attraverso lo strumento della gestione dei servizi di interesse generale), si debba ritenere in linea di principio che l'erogazione dei servizi generali debba essere affidata, sotto l'ombrello del CoSEF e tramite gara, a soggetti completamente neutrali, privi di qualunque legame di natura societaria con alcun concessionario, oppure, eventualmente, comunque dopo l'individuazione dei concessionari e in ogni caso su base di gara, a un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambe i concessionari, in questo caso, con clausole che colleghino, sul piano temporale, il periodo di fornitura con la coesistenza delle due concessioni;
- per i servizi, erogati entro le aree delle concessioni, per i quali non vi siano rischi di interferenza (nel caso di concessione unica tale rischio è per definizione escluso), è possibile immaginare la gestione da parte del singolo concessionario, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

Per i servizi erogati in aree non rilevanti per le concessioni, sono invece da applicare modelli differenti di affidamento, evitando a priori di creare situazioni nelle quali un concessionario (pur trattandosi di servizi "esterni" alla concessione) possa, creare attraverso eventuale titolarità di tali servizi, potenziali problemi di "simmetria" nel caso di concessioni multiple. Con particolare riferimento al servizio di manovra ferroviaria - alla luce delle nuove scelte afferenti l'istituzione del modello "concessionario – terminalista" e dello sviluppo del layout ferroviario interno all'area portuale - si ravvede l'opportunità che il servizio venga preferibilmente curato dal gestore dell'intero raccordo ferroviario, selezionato con procedure ad evidenza pubblica.

1.6 RUOLO DELLE ISTANZE DI PARTE

Sempre in armonia con le "Linee di Indirizzo", lo strumento di dettaglio per normare il sistema delle concessioni a Porto Nogaro, riconoscerà, quale principio generale, la definizione di una procedura di concessione che possa essere avviata anche dalla presentazione di legittime istanze di parte, permettendo quindi la valutazione formale e sostanziale delle istanze (fondate necessariamente sui contenuti documentali previsti dalle norme di riferimento) anche in una prospettiva di successivi adeguamenti della proposta e, naturalmente, di adeguata pubblicità a fini pro-competitivi.

Alla luce delle considerazioni presentate nel paragrafo "1.2 L'innovazione del sistema di regolazione e il ruolo delle concessioni.", riferite all'opportunità di non immaginare, almeno sull'orizzonte del presente Piano Operativo Triennale, lo sviluppo da parte pubblica di ulteriori interventi di infrastrutturazione portuale per aumentare la disponibilità di accosti, l'"istanza di parte" finalizzata ad ottenere concessioni collegate all'impegno di realizzazione di nuove banchine e aree operative da parte del concessionario (in accordo, ad esempio, con i principi dell'Art.18, c.5), costituisce la precondizione di ogni nuovo sviluppo di infrastrutture portuali (in armonia con i dettami del Piano Regolatore Portuale) nell'ambito del comprensorio portuale di Porto Nogaro.

Ad esclusione del perimetro individuato in relazione all'area della Banchina Margreth, le altre aree iscritte nel perimetro di interesse portuale/industriale e per le quali si prevede l'applicazione del principio dell'"istanza di parte" per la realizzazione, nell'ambito di un rapporto di concessione, di nuove infrastrutture compatibili con il Piano Regolatore Portuale sono pertanto definite nella Figura 20. Tale interesse, quindi, può coinvolgere il Porto vecchio di Porto Nogaro, oltre alle banchine Cristin (Marcegaglia), Cimolai ed ex Pittini.

Questo è il motivo per il quale, almeno in linea di principio, in un mercato estremamente specializzato e articolato come quello portuale, risulta possibile e alle volte estremamente adeguato (soprattutto in contesti nei quali non vi è elevata concorrenza potenziale) partire dalla valutazione e pubblicazione di istanze di parte (comprensive di relativi piani di attività e di investimento) per assumere decisioni anche in merito alla numerosità. Va sempre e comunque garantita, prima di assegnare concessioni riconducibili ad istanze di parte, una adeguata evidenza pubblica all'ipotesi di quadro concessorio configurata attraverso l'istanza di parte, in modo da concedere ad eventuali competitori la possibilità di misurarsi con il progetto proposto. Anche l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nella recente delibera sulle concessioni portuali, annovera le istanze di parte come modalità per avviare procedimenti di rilascio[38]; linea confermata anche dal Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 quando afferma, nell'art 3, che "le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi

---

38 Cfr. ART, Delibera n. 57/2018, Art. 2, comma 7. Si potrà comunque utilizzare la procedura dell'avviso pubblico della RAFVG con indicata la cornice nell'ambito della quale la regione intende assegnare autorizzazioni/concessioni: autorizzazione/concessione (sia banchina che area retro-banchina) assieme e con stessa durata; ammontare del canone base; preferibile unico terminalista; con piano investimenti rapportato a durata; oneri a carico concessionario (manutenzione, safety, security, ecc.).

canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche ad istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva”. Dall’altro lato, nei casi in cui vi sia la provata aspettativa di un elevato e qualificato potenziale concorrenziale “omogeneo” e una prospettiva chiara, da parte del soggetto regolatore, sui contenuti essenziali e sugli obiettivi della concessione, può essere estremamente appropriato procedere d’ufficio con “bandi/avvisi” pre-definiti per specifiche aree demaniali oggetti di possibile concessione.

Figura 20 – Aree di demanio marittimo lungo il canale navigabile, esterne all'attuale "Banchina Margreth", nelle quali è previsto lo sviluppo di nuove infrastrutture attraverso lo strumento della concessione collegata ad istanza di parte: fonte: immagine satellitare rimaneggiata da uffici interni alla Regione Autonoma FVG.

1.7 I CANONI DI CONCESSIONE NEL DEMANIO E NELLA CONCESSIONE INTEGRATA BANCHINA-RETROBANCHINA.

Con riferimento ai canoni di concessione per i porti regionali, la L.R. 12/2012 (art. 12, comma 8) rimanda al Decreto del Direttore centrale (di cui all'articolo 11, comma 4) per la determinazione – anche in considerazione delle politiche tariffarie nazionali e internazionali influenti sul traffico dell'Alto Adriatico – dei parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui in relazione alla durata e alla specificità della concessione demaniale marittima, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare; in particolare, nel caso in cui sia a esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione. In tali casi la L.R. 12/2012 già prevede le percentuali massime di riduzione del canone.

In riferimento al contesto di Porto Nogaro, il quadro normativo vigente permette dunque nella sostanza, una notevole flessibilità nell'uso dello strumento del canone (o tariffario), in piena assonanza a quanto vigente nel contesto della portualità nazionale.

Andranno comunque prese in considerazione e se del caso recepite anche le eventuali evoluzioni del contesto normativo nazionale, basato sul disposto della L.84/94 e sue modificazioni. È esemplare la posizione in materia di canoni del più volte citato Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 secondo il quale, all'Art.3 c.1, "le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica (…)".

Premesso che, in generale, le indicazioni dell'ART richiamano l'esigenza di configurare canoni formati da una parte fissa e da una parte variabile, in ottemperanza ai principi di incentivazione economica propri di una equa prassi di regolazione non discriminatoria[39], va ricordato, innanzitutto, che l'Art. 10 del D.M. 19 luglio 1989 in materia di canoni demaniali[40], afferma che, rispetto ai canoni minimi di riferimento, gli enti portuali possono stabilire (all'interno, naturalmente dell'ambito portuale) criteri e misure diverse dai canoni di riferimento, salvo che le concessioni riguardino alcune categorie protette (es. pesca, cantieristica, ecc.).

Con riferimento alla componente demaniale, essendo il D.M. 19 luglio 1989 applicabile nel contesto di Porto Nogaro (in quanto porto) vi è quindi la legittima libertà, per le concessioni relative alla zona di banchina e aventi come oggetto lo svolgimento di operazioni portuali, di superare i canoni minimi, potendosi peraltro applicare, in ogni caso, le regole relative al riconoscimento degli investimenti.

---

39 Cfr. ART, Delibera n. 57/2018, Art. 2, comma 11.

40 Il D.M. 19 luglio 1989, "Nuovi criteri per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime", Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 23 dicembre 1989, riporta, come noto, i canoni minimi, sotto i quali non è ritenuto ammissibile scendere.

Nel caso di Porto Nogaro (zona operativa "Margreth"), il tema dei canoni di concessione si configura in realtà con un profilo più articolato, stante l'obiettivo più volte richiamato di definire apparati concessori unitari e coerenti, attivati su aree che, sul piano giuridico e proprietario, risultano composite (demaniali e consortili).

Di conseguenza, pur riconoscendo pienamente la natura intrinsecamente differente degli enti coinvolti (Regione FVG e Consorzio Industriale) e di conseguenza la differenza negli obiettivi istituzionali, compresi quelli di natura economico-finanziaria, è tuttavia necessario che, per ricomporre il peculiare piano di discontinuità esistente per motivi storici a Porto Nogaro, anche il canone globalmente corrisposto dal concessionario per il godimento dell'area risulti in linea, sul piano quantitativo e delle modulazioni incentivanti (es. in relazione a investimenti, durata, ecc.), con i principi generali applicabili al mondo delle concessioni "portuali".

Questo, non solo con finalità di evitare discriminazioni fra imprese, ma anche per non introdurre (senza alcuna specifica motivazione oggettiva) effetti strutturalmente distorsivi nel mercato dei porti regionali con conseguenze che, attraverso il sistema di formazione dei costi, nel lungo periodo si ripercuoterebbero anche sulla distribuzione dei traffici con il rischio di effetti negativi per il sistema territoriale regionale nel suo complesso. Ed è questo il motivo per il quale, nell'ambito dei già necessari accordi fra Amministrazione Regionale e CoSEF è di prioritaria importanza la condivisone in materia di canoni di concessione, che vanno definiti preventivamente.

In tal modo, nell'ambito del redigendo "regolamento concessioni" per Porto Nogaro, si definiscono/ranno quindi anche gli aspetti essenziali riferiti ai criteri di fissazione dei canoni, definendo apposite tabelle relative ai canoni da considerarsi valide per la concessione intesa nella dizione unitaria (area demaniale più area consortile).

Fatta questa premessa, si ritiene coerente con il contesto e con i principi della regolazione portuale la predisposizione di una cornice che permetta l'applicazione (diversificata in relazione alle condizioni della concessione) sia dei canoni minimi sanciti dalla legislazione generale, che di canoni più elevati, comunque preventivamente fissati e collegati ai traffici.

Si ipotizza, in particolare, come criterio generale, di applicare, per le concessioni di durata breve (es. fino a 4 anni), livelli di canone (definiti da apposita tabella) più elevati dei minimi di legge, configurandosi le concessioni di breve durata come concessioni nell'ambito delle quali non sono previsti investimenti del concessionario, chiamato ad effettuare solamente manutenzioni ordinarie.

Vi potrà essere la definizione di un ulteriore riconoscimento per l'applicazione di un minimo relativo a "casistiche di eccezionale gravità", con la raccomandazione, tuttavia, che l'ambito di applicazione risulti nel concreto estremamente ristretto e altamente condizionato.

Per le concessioni che prevedono invece investimenti (manutenzioni straordinarie) o la realizzazione vera e propria di infrastrutture, il valore base del canone potrà essere il valore previsto dal D.M. 19 luglio 1989. Inoltre,

nel caso di concessioni che prevedono investimento, si applicherà il principio ulteriore del riconoscimento investimenti.

In linea generale, come evidente, andrà rispettato il principio generale per il quale la durata della concessione va correlata agli investimenti da parte del concessionario, sulla base di un piano economico finanziario condiviso: nella definizione del rapporto di concessione, vanno identificati i corretti "equilibri", fra durata della concessione, investimenti effettuati e livello dei canoni, con l'obiettivo di riconoscere sul piano economico finanziario la corretta remunerazione dell'investimento del privato, da valorizzare attraverso la durata concessione e/o canoni più sostenibili.

È comunque auspicabile che la disciplina di dettaglio in materia di concessioni definisca livelli di riferimento dei canoni anche in relazione alle diverse durate delle concessioni e di altri parametri.

Sono inoltre da prendere in considerazione ulteriori modulazioni di canone riconducibili al raggiungimento di obiettivi di natura ambientale, in particolare per quel che concerne il raggiungimento di obiettivi di aumento percentuale del traffico ferroviario sulle quote di traffico sviluppate dall'operatore portuale.

In ogni caso, al di là della questione specifica dei canoni, si sottolinea ancora una volta l'importanza che lo strumento di dettaglio regoli in modo coerente, sul piano dei criteri generali (evitando così rischi di differenziazione da caso a caso), l'intero quadro dei rapporti concessori, attraverso criteri generali relativi a tutti gli elementi essenziali, fra i quali quelli precedentemente citati, rifacendosi esplicitamente, in via minimale, alla documentazione completa e ai contenuti previsti dall' art.12 della LR 12/2012 e dell'art.18 della L. 84/94.

Con il medesimo decreto del Direttore Centrale, di cui all'articolo 11, commi 1 e 4 della LR 12/2012, verranno definiti i parametri e le modalità di calcolo dei canoni afferenti alle autorizzazioni dell'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali.

1.8 LA COMPETENZA REGOLATORIA: ELEMENTI SOGGETTIVI.

L'obiettivo, relativo alla zona operativa "Margreth", di armonizzare il modello di regolazione fra area demaniale e area consortile, attraverso la definizione di un unico "apparato concessorio" coerente e unitario porta con sé, fra le altre questioni, la necessità di identificare con chiarezza, anche sul piano soggettivo, chi detiene, nella sostanza, le prerogative formali e sostanziali delle attività concessoria/regolatoria.

Si tratta di materia che esula dal presente Piano Operativo, benché si possa affermare sinteticamente anche in questa sede che il quadro normativo di riferimento è quello riconducibile alla sinergia fra la L.R. 3/15 (che disciplina i compiti e i ruoli dei Consorzi di sviluppo economico, sotto l'aspetto pianificatorio e operativo/gestionale negli ambiti economico/industriali di propria competenza) e, per quanto concerne la portualità, la L.R. 12/2012, che all'art. 9 autorizza la Regione, al fine di assicurare il più elevato grado di efficacia nello svolgimento dei propri compiti, a:

a) stipulare con i soggetti pubblici operanti negli ambiti portuali accordi che prevedano l'impiego delle professionalità di settore ivi presenti, nonché l'espletamento di prestazioni di servizio a supporto della Regione stessa;

b) delegare al CoSEF compiti coerenti con gli scopi istituzionali del Consorzio.

È dunque immaginabile che il CoSEF, in armonia ai dettami delle norme generali di riferimento così come degli ulteriori strumenti di dettaglio, possa operare, su delega regionale (in asservimento), quale istituzione regolatrice del mercato portuale, anche attraverso la definizione dei contenuti delle concessioni e il monitoraggio delle stesse, esercitando comunque tali attività a valle di specifici accordi inter-ente (CoSEF-RAFVG), necessari, fra l'altro, alla definizione condivisa dei criteri per la gestione dell'apparato concessorio unitario.

1.8.1 IL TEMA DELL'INFORMAZIONE DI SUPPORTO DELL'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE E DI VIGILANZA.

Per uno svolgimento maggiormente efficace dell'attività di regolazione è opportuno sviluppare ulteriormente il sistema di informazione finalizzato alla raccolta e alla gestione dei dati relativi all'effettivo sistema delle *performance* delle operazioni. Sono da sviluppare, in particolare, i seguenti elementi:

- stabilimento, anche in accordo con le autorità competenti, di un sistema di statistica integrato, basato, nella maggior quota possibile, su dichiarazioni ufficiali di fonte terza rispetto alle imprese, in forma di database utilizzabile in forma statistica[41];

41 Solo come esempio è necessario definire, tramite accordi inter-istituzionali, standard per la fornitura (in forma di database operabile statisticamente) dei dati, ad esempio di quelli relativi alle operazioni marittime nel porto gestiti dal sistema informativo delle Capitanerie di Porto. Lo stesso valga per le operazioni di movimentazione ferroviaria, ecc.

1.9 I CRITERI APPROVATI NEL 2012 PER IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI E DELLE CONCESSIONI

All'interno della già citata LR 12/2012, stando all'articolo 11, il Direttore centrale competente, sentito il Comitato consultivo, disciplina il procedimento di rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali.

Al fine di rendere chiaro l'ambito d'interesse, si ricorda che da quanto indicato sempre nell'art.11, si definiscono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni materiale, svolti nell'ambito portuale; sono servizi portuali, invece, quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, individuati con provvedimento del Direttore centrale competente, sentito il Comitato consultivo.

Secondo quanto indicato nel DGR 1861-2012 (attuazione della LR 12/2012), la delibera approva le linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro, stabilendo determinati requisiti e criteri inerenti il rilascio di atti autorizzativi, autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali e parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata e alla specificità dell'autorizzazione.

Pertanto si ricorda che attualmente, le autorizzazioni alle operazioni ed ai servizi portuali è stabilito secondo il criterio che stabilisce che il numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è deciso al fine di assicurare la più ampia concorrenza nel settore. Per questa determina si prendono in considerazione le esigenze di funzionalità dello scalo, i volumi di traffico e le imprese autorizzate già esistenti.

Il numero delle autorizzazioni può variare e ampliarsi nel caso in cui l'ingresso di nuovi operatori possa garantire il criterio di maggior produttività del porto e l'attrazione di nuove tipologie merceologiche. Per quanto riguarda, invece, le concessioni si forniscono degli indirizzi al fine di assicurare un procedimento improntato alla trasparenza, e pubblicità, oltre a garantire idonei spazi portuali alle imprese non concessionarie, risulta inoltre necessario rapportare la durata della concessione al piano economico finanziario ed al programma delle attività.

Pertanto con la delibera si sottolinea che le concessioni vengono rilasciate mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza. In ogni ambito portuale vanno assicurati, da non dimenticare, idonei spazi portuali per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Si sottolinea, poi, di stabilire che le concessioni a favore dei terminalisti devono prevedere l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di imprese autorizzate e da parte di vettori o imprese di navigazione autorizzate all'autoproduzione, utilizzando la massima fruibilità del terminal, tutto ciò in considerazione del fatto che il porto di Porto Nogaro è caratterizzato da modeste dimensioni e profondità dei fondali.

La durata delle concessioni è rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione, mentre per quanto riguarda la determinazione dei canoni di concessione, viene ricordato che il limite minimo per la determinazione dei canoni di cui all'articolo 12, comma 8, della LR 12/2012 coincide con gli importi stabiliti dalla L.494/1993 e dalle tabelle di cui al D.M. 19/07/1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al fine di dare attuazione alle disposizioni contenute nell'articolo 11, commi 1,4 e dell'articolo 12, comma 8 della LR 12/2012, è stato approvato il decreto n.5232/2012 "Esercizio di operazioni e servizi portuali negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, ai sensi dell'articolo 11 della LR 12/2012 e fissazione limiti minimi e massimi dei canoni concessori", in cui oltre a esplicitare in modo esteso in cosa consistono i servizi portuali e le attività imprenditoriali , anche di carattere specialistico, dispone dell'articolo 3, inerente alle autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali. Pertanto si stabilisce che annualmente viene determinato, per ciascun porto, il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'anno successivo per lo svolgimento di ciascuna operazione portuale e di ciascun servizio portuale, al fine di assicurare la più ampia concorrenza e con la determinazione di un termine perentorio per la pubblicazione delle domande. L'autorizzazione ad esercitare viene rilasciata alle imprese in possesso dei requisiti stabiliti dall'art.4 del decreto, tra cui idoneità tecnico-professionali, capacità organizzativa e finanziaria, assicurazioni, piano della sicurezza.

Si determina che l'autorizzazione viene rilasciata per un periodo non inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria, l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione. Resta salva, in ogni caso, la possibilità di decadenza o di rinuncia motivata.

La decadenza può essere dichiarata in caso di perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio: omesso pagamento del canone annuale, abusiva sostituzione nell'esercizio delle attività autorizzate oltre a reiterate gravi inadempienze degli obblighi derivanti dall'autorizzazione o imposti da norme di legge o regolamento.

Viene stabilito un canone annuale determinato e da corrispondere in due momenti, coincidenti con una quota iniziale fissa ed una quota variabile a titolo di canone definitivo (art.5). Per quanto riguarda invece i canoni concessori, il limite minimo per la determinazione dei canoni di concessione di cui all'articolo 12, comma 8, della LR 12/2012, coincide con gli importi stabiliti dalla L.494/1993 e dalle tabelle di cui al D.M. 19/07/1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il limite massimo è pari all'importo del limite minimo maggiorato del 100% ed è applicato alle concessioni aventi ad oggetto le banchine, rivestendo esse la natura infrastrutturale essenziale.

I canoni, pertanto, vengono suddivisi in ambito di "Concessione di aree portuali" e "Concessioni di banchine". I canoni sono parametrati alla durata e alla specificità della concessione che saranno definite tenute presenti il volume degli investimenti e le attività da svolgere. Nel primo ambito, per le concessioni di durata pari o superiore a 10 anni si applica il limite minimo maggiorato del 60%; per le concessioni di durata superiore a 4 anni e inferiore a 10 anni si applica il limite minimo maggiorato del 30%, infine per le concessioni di durata pari o inferiore a 4 anni si applica il limite minimo. Nel secondo ambito, per le concessioni di durata pari o superiore a 10 anni si

applica il limite minimo maggiorato del 100% e per le concessioni di durata inferiore ai 10 anni si applica il limite minimo maggiorato di un 10% per ogni anno o frazione di anno di durata della concessione.

2. LA PROGRAMMAZIONE OPERATIVA: GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

2.1 GLI INTERVENTI PROGRAMMATI NELL'AREA DI PORTO "MARGRETH".

Avendo presente la descrizione delle infrastrutture e degli impianti presentata nel Capitolo "6.2 Bacino Margreth: il lay-out portuale operativo" il seguente piano degli interventi (pari ad euro 12.785.994,00), è stato redatto con l'ordine di priorità riportato nella Tabella 11 .

INTERVENTI PREVISTI NEL PROSSIMO TRIENNIO

Priorità	Descrizione	Importo lavori	Finanziamento	Ente esecutore
1	Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth	€ 500.000,00	Fondi regionali	CoSEF
2	Realizzazione parcheggio di accesso a porto Margreth	€ 1.100.000,00	Fondi regionali	CoSEF
3	Rifacimento pavimentazione banchina	€ 600.000,00	Fondi regionali	CoSEF
4	Rifacimento varco d'ingresso e sostituzione delle garitte	€ 900.000,00	Fondi regionali	CoSEF
5	"Interreg Italy – Slovenija, progetto Clean Berth, rifacimento illuminazione perimetrale area portuale	€ 181.500,00	Fondi Unione Europea	CoSEF
6	"Interreg Italy – Croazia, progetto SUSPORT – SUStainable PORTs" interventi di risparmio energetico palazzina portuale	€ 560.000,00	Fondi Unione Europea	CoSEF
7	"Elettrificazione della banchina(Cold Ironing) di Porto Nogaro"	€ 7.400.000,00	Fondo complementare al PNRR	CoSEF
8	"Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l'idrovia del fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia"	€ 1.244.494,00	Bando CEF-Transport MAP call, Commissione europea.	Direzione centrale infrastrutture e Territorio (Regione FVG)
9	MANUTENZIONI VARIE (in corso di esecuzione)	€ 300.000	Fondi regionali	CoSEF

Tabella 11 – Interventi programmati nell'area del porto Margreth; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

2.1.1 NUOVA ROTATORIA DI ACCESSO A PORTO MARGRETH

Anche se molti sono gli interventi necessari per potenziare l'area portuale Margreth, si ritiene che la precedenza sia la realizzazione del nuovo accesso. Attualmente si accede a Porto Margreth tramite via Fermi, ex strada provinciale S.P. 80, ora di competenza di Friuli Venezia Giulia Strade, che scorre in direzione nord-sud con due carreggiate a doppia corsia. I mezzi che si dirigono verso sud per accedere al Porto devono effettuare una svolta a sinistra attraversando la doppia careggiata opposta e il raccordo ferroviario che la costeggia.

Subito prima di tale intersezione è presente anche un attraversamento ferroviario che taglia la ex provinciale per accedere a una delle aziende poste sulla destra. Per questo ultimo motivo si ritiene non praticabile la realizzazione di una rotatoria nell'attuale punto di accesso.

La proposta qui di seguito descritta consisterebbe nello spostamento a nord dell'ingresso rispetto al varco doganale per permettere la realizzazione di un'ampia zona di sosta per i camion in arrivo e in uscita dall'area portuale.

La realizzazione della nuova rotatoria d'ingresso al Porto è stata pensata in corrispondenza di via Meucci.

Tale soluzione otterrebbe un triplice risultato: l'accesso al porto in sicurezza percorrendo un'area attrezzata a parcheggio per i mezzi pesanti, la possibilità a chi proviene da via Meucci di svoltare a sinistra verso nord in sicurezza, la possibilità per chi percorre via Fermi di invertire la marcia per raggiungere le aziende poste a est della ex provinciale.

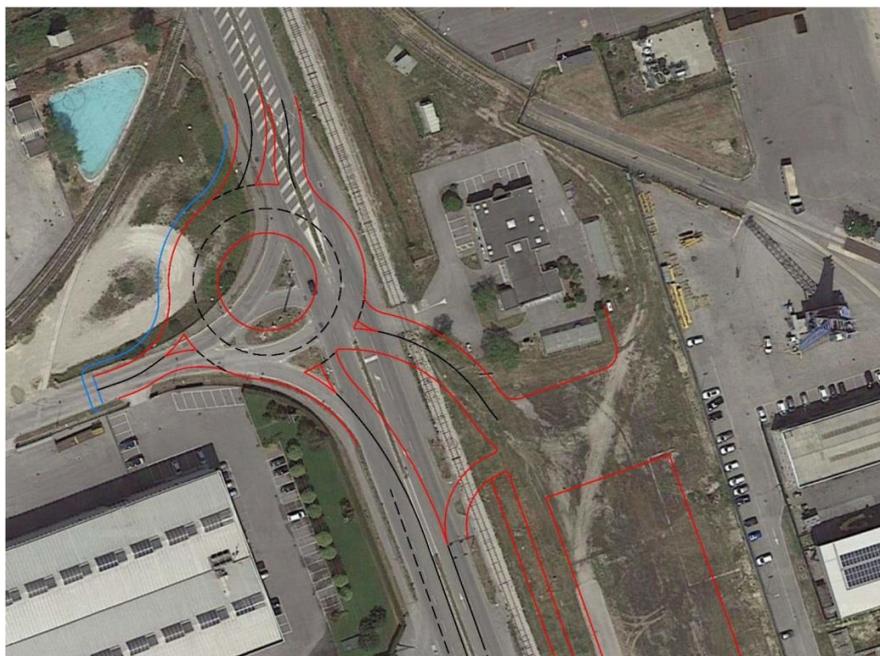



Figura 21 - Studio dell'ingombro della nuova rotatoria di accesso all'area portuale; fonte: CoSEF.

I lavori consisteranno nella realizzazione della rotonda ad intersezione tra via Fermi (ex S.P. 80) e via Meucci con un raggio esterno di 27 metri permettendo di attraversare il raccordo ferroviario con un attraversamento a raso.

Permessi e autorizzazioni: Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., Comune di San Giorgio di Nogaro, Consorzio di Bonifica, Demanio.

2.1.2 REALIZZAZIONE PARCHEGGIO DI ACCESSO A PORTO MARGRETH

L'intervento consiste nella bonifica e pavimentazione del piazzale di circa 23.000 mq antistante il recinto portuale di Porto Nogaro realizzando la viabilità parallela a via Fermi per l'accesso al varco doganale e alla palazzina servizi portuali e una serie di stalli di sosta per i mezzi pesanti in entrata ed in uscita dal porto.

L'intervento prevede la formazione di una rete di raccolta delle acque meteoriche e le relative vasche di raccolta e trattamento, la formazione del cassonetto stradale, l'asfaltatura della superficie, l'esecuzione della segnaletica orizzontale per l'individuazione dei percorsi e degli stalli e dell'impianto di illuminazione.

La realizzazione dell'opera consentirà a tutti i mezzi, pesanti e no, di accedere all'area doganale del porto in totale sicurezza, senza sostare lungo la corsia di destra di via Fermi. Chi dovrà espletare pratiche doganali potrà parcheggiare il mezzo negli appositi stalli. L'intervento consisterà anche nella realizzazione di un parcheggio per autoveicoli in previsione dello spostamento della recinzione doganale al fine di rendere accessibile dall'esterno la palazzina servizi.

Inoltre grazie all'ampiezza del piazzale si potrà attrezzare una piazzola per l'atterraggio degli elicotteri del pronto soccorso e si potrà in futuro pensare alla collocazione di alcuni servizi di ristoro così come previsti dalla vigente variante 3 al P.R.P.

Permessi e autorizzazioni: Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., Comune di San Giorgio di Nogaro, Consorzio di Bonifica, Demanio.

2.1.3 RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE BANCHINA

La banchina portuale di porto Margreth che si estende per una fascia di 40 m dal bordo mare è stata realizzata in più lotti esecutivi dal Consorzio Aussa – Corno e completata nell'anno 2007 per la parte nord. La parte sud per circa 670 m, realizzata negli anni precedenti, appare a tutt'oggi notevolmente danneggiata con profondi dissesti in corrispondenza delle giunzioni.

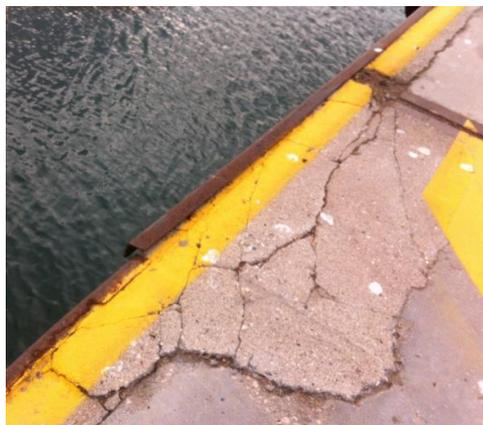



Figura 22 - Dettaglio relativo allo stato della pavimentazione della banchina; fonte: immagine di CoSEF.

Tale pavimentazione realizzata in c.l.s. sull'impalcato di banchina e in fibrorinforzato nella parte restante fino in prossimità della linea delle torri faro necessita di un intervento di sistemazione generale che, visti i costi e l'impossibilità di interdire al traffico tutta l'area di banchina, dovrà essere realizzato in più lotti operativi. È già stata avviata la progettazione di un primo lotto nella parte sud del manufatto oltre alla messa in sicurezza temporanea delle parti più ammalorate.
Permessi e autorizzazioni: Capitaneria di porto.

2.1.4 RIFACIMENTO VARCO D'INGRESSO E SOSTITUZIONE DELLE GARITTE

L'ingresso di porto Margreth è presidiato da due garitte poste a guardia dei due varchi uno in entrata e uno in uscita regolati da due sbarre automatizzate e presidiato dagli uomini della guardia di Finanza e della security portuale. I due manufatti sono posti in posizione centrale rispetto ai due passaggi e sono coperti da un portale in cemento armato realizzato negli anni ottanta.

Le garitte, realizzate dal Consorzio dell'Aussa Corno una ventina di anni fa, non sono ormai più in grado di rispettare gli standard di sicurezza e salubrità necessari per il loro utilizzo come più volte segnalato dalla Guardia di Finanza. I due elementi, realizzati in alluminio non sono dotati né di un idoneo sistema di ricambio d'aria, l'impianto di condizionamento è obsoleto e, quando piove, il portale sovrastante non impedisce le numerose infiltrazioni d'acqua. Inoltre il varco non ha la possibilità di essere chiuso durante la notte perché le due sbarre possono essere facilmente aggirate da eventuali pedoni.

Figura 23 - Garitte presenti al varco di accesso di Porto Nogaro; fonte: immagine di CoSEF.

Per quanto sopra è necessario provvedere alla sostituzione del portale sovrastante e delle due garitte con un unico nuovo manufatto più funzionale che rispetti dal punto di vista impiantistico la normativa vigente, rivedendo il funzionamento di tutto il varco – compreso quello attiguo relativo al passaggio dei mezzi eccezionali - e la possibilità di chiudere completamente l'area portuale durante le ore notturne permettendo il passaggio solo ai pedoni o ai mezzi d'emergenza muniti di badge.

*__Permessi e autorizzazioni__***:** Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Comune di San Giorgio di Nogaro, uffici Dogana.

2.1.5 "INTERREG ITALY – SLOVENIJA, CLEAN BERTH" RIFACIMENTO ILLUMINAZIONE PERIMETRALE AREA PORTUALE

Il progetto CLEAN BERTH (nell'ambito dei progetti europei transfrontalieri INTERREG Italia – Slovenia) si propone di rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera in materia portuale, accrescendo le competenze dei porti dell'Area di Programma nella pianificazione congiunta della performance ambientale attraverso un costante scambio di esperienze tra partner armonizzando le politiche adottate in tale ambito anche attraverso la creazione di un modello comune transfrontaliero di piano di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica e istituzionalizzare una cooperazione transfrontaliera permanente in ambito ambientale. In tale contesto, il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli potrà migliorare la propria pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica per lo scalo di Porto Nogaro.

In particolare, verranno sostituiti tutti i punti luce dell'illuminazione pubblica perimetrale-centrale e dei magazzini portuali con lampade a tecnologia a Led.

2.1.6 "INTERREG ITALY – CROAZIA, SUSPORT – SUSTAINABLE PORTS" INTERVENTI DI RISPARMIO ENERGETICO PALAZZINA PORTUALE

Obiettivo principale di SUSPORT è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. In tale contesto, il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli potrà migliorare la propria pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica per lo scalo di Porto Nogaro. In particolare, verranno sostituiti i punti luce dei magazzini portuali con lampade a tecnologia a Led, presso la palazzina portuale saranno sostituiti i vecchi serramenti con nuovi a taglio termico, sarà realizzato il cappotto esterno, sarà installato un nuovo generatore termico corredato da Puff dotato di pannelli solari termici e per finire sarà installato un tetto fotovoltaico.

Nell’ambito della programmazione degli interventi promossi dall’Amministrazione Regionale Friuli Venezia Giulia è in previsione di realizzazione il progetto infrastrutturale riportato di seguito, nel capitolo“2.1.8 Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l’idrovia del fiume corno e la ferrovia Trieste-Venezia”. Per quanto riguarda un altro intervento infrastrutturale, promosso da CoSEF, si parla del progetto per migliorare la sostenibilità ambientale del porto all’interno del sotto capitolo “2.1.7 Elettrificazione della banchina (cold ironing) e inserimento dell’impianto fotovoltaico” .

La Direzione centrale Infrastrutture e territorio - Servizio Portualità e logistica integrata ha richiesto ed ottenuto un contributo a valere sul PNC - Piano nazionale per gli investimenti complementari (finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR), “Missione 3” rubricata “infrastrutture per una mobilità sostenibile”, che rappresenta un fondo principalmente dedicato alle Autorità di Sistema portuale, a cui la Regione è comunque riuscita ad accedere alla luce della strategicità del progetto presentato.

Il contributo assegnato, insiste sulla linea contributiva (Missione 3) che mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile e in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione, e pone, tra gli altri, l’obiettivo specifico di rafforzare e garantire l’interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

Il progetto di elettrificazione della banchina di Porto Nogaro (UD) cd banchina ‘Margreth’ prende spunto da uno studio denominato “Documento di pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dell’area portuale di Porto Margreth – Porto Nogaro” realizzato nell’ambito del progetto europeo “CLEAN BERTH – INTERREG”. Il progetto è rivolto alla programmazione concreta di strategie ed interventi su più fronti - quindi azioni di diversa natura in un’ottica sistemica e sinergica nell’ambito di Porto Nogaro che testimonia la necessità di dare impulso ad attività che possano promuovere la riduzione dei consumi e delle emissioni di sostanze climalteranti. In tale contesto, il ricorso all’elettrificazione delle banchine ha ovviamente lo scopo principale di evitare la produzione di CO_2 tramite i motori ausiliari delle navi quando queste sono attraccate al molo. Una nave ormeggiata in porto mantiene in funzione un certo numero di gruppi elettrogeni per generare l’energia elettrica necessaria ad alimentare i servizi. Questa modalità di produzione dell’energia è fonte di inquinamento dell’aria, non solo della zona adiacente al porto, ma dell’intera città, in questo caso di San Giorgio di Nogaro, in quanto questi inquinanti sono sospinti anche nell’entroterra a causa dei venti. L’elettrificazione delle banchine ha per scopo quello di mantenere i generatori ausiliari delle navi inattivi in porto, alimentando i servizi di bordo da terra tramite un collegamento elettrico.

SOGGETTI COINVOLTI

Autorità di Gestione (Regione Friuli-Venezia Giulia) e Consorzio di sviluppo economico del Friuli (per la proprietà delle aree di retrobanchina interessate).

DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di cavidotti e pozzetti e l'implementazione della rete di Cold Ironing (quadri di consegna, trasformatori, cabine e Alternative Maritime Power o simili) che permetteranno l'alimentazione tramite energia elettrica da banchina alle navi. In particolare, tale intervento sarà realizzato su due accosti e prevede l'installazione di due prese da 1 MW ciascuna che andranno ad alimentare due navi di tipo General Cargo in contemporanea mediante cabine elettriche che dovranno essere ubicate nei pressi dell'ormeggio e disporre di una potenza adeguata tale da alimentare i carichi elettrici delle navi in accosto.

Nello specifico, tali cabine dovranno essere dotate di possibilità di trasformazione e conversione dalla Media alla Bassa Tensione e, per alimentare carichi di tale entità, è necessario allacciarsi alla rete di alta tensione.

Nell'ottica del risparmio energetico e dei benefici ambientali si prevede inoltre l'installazione di un impianto fotovoltaico con potenza di picco max 400 kWp nell'area portuale anche a servizio della banchina elettrificata. Tale intervento permetterà l'utilizzo di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili non fossili senza l'utilizzo di combustibile e permetterà in caso di un eventuale surplus di energia prodotta dal sistema fotovoltaico di trasferirla alla rete. Le aree individuate per l'installazione dell'impianto risultano essere quelle della copertura della palazzina servizi e tutte le altre coperture libere e disponibili attualmente presenti nell'area portuale. Si riporta di seguito una tabella sintetica con la suddivisione degli impianti ipotizzati sui singoli fabbricati ed una mappa delle aree interessate dall'intervento, in aggiunta alla palazzina servizi. L'intervento prevede quindi l'installazione di 6 impianti fotovoltaici con potenza ed estensione differente in relazione alla superficie disponibile delle singole coperture per una potenza di picco complessiva (potenziale) di circa 1.000 kW e potrà contribuire all'alimentazione dell'impianto di elettrificazione della banchina portuale. Gli interventi previsti vengono riepilogati di seguito nella Tabella n. 13.

CRONOPROGRAMMA

Le tempistiche di massima previste per le successive fasi progettuali preliminari alla realizzazione dell'opera sono le seguenti:

- progettazione di fattibilità tecnico-economica, definitiva, comprensiva di verifica, validazione e autorizzazioni: 12 mesi;
- progettazione esecutiva e costruttiva comprensiva di verifica e validazione: 4 mesi.

Per quanto riguarda la fase realizzativa dell'opera vera e propria comprendente l'esecuzione di opere civili oltre alla posa e allacciamento degli impianti, si stimano circa 240 giorni naturali e consecutivi. Si considera quindi come periodo di inizio lavori l'anno 2022 e anno di fine il 2026.

RISULTATI ATTESI

Tra gli interventi indicati alla Tabella 16 del capitolo “2.3 aspetti ambientali connessi agli interventi” finalizzati alla riduzione delle emissioni di CO2, si evince come rispetto agli altri interventi realizzabili nell’area portuale di Porto Nogaro l’elettrificazione della banchina (Cold Ironing) di Porto Margreth sia prioritario rispetto agli altri, sebbene mantenga con gli altri elementi una forte complementarietà.

Infatti, in considerazione del fatto che appare ragionevole prevedere l’utilizzo dell’energia rinnovabile prodotta dagli impianti fotovoltaici, in aggiunta all’energia elettrica derivante dal collegamento alla rete, si è pensato di integrare l’intervento di elettrificazione della banchina anche con quello di realizzazione degli impianti fotovoltaici, costituendo quest’ultimo intervento strettamente complementare, al fine anche di rendere il porto più “green” e tecnologicamente attento ai consumi.

L’indicatore di costo - efficacia è stato calcolato dal rapporto tra le emissioni di CO2eq complessivamente evitate nella vita tecnica del progetto ed il suo costo d’investimento.

INDICATORE COSTO-EFFICACIA [1] [tCO2eq/€]
0,013

Fonte energetica risparmiata	Olio BTZ
Diminuzione consumi [MWh/anno]	- (Sostituzione vettore energetico)
Riduzione delle emissioni di CO2eq attesa [t/anno]	3.218 (con fornitura di energia elettrica da prese 100% rinnovabile rispetto ad utilizzo olio BTZ 0,1%)

FINANZIAMENTO a valere sul Fondo Complementare al PNRR (DL 59/2021).	
Elettrificazione banchina	Euro 4.000.000,00
Impianti fotovoltaici (complementare)	Euro 3.400.000,00
TOTALE	Euro 7.400.000,00

Tabella 12 – Indicatore Costo – Efficacia e riepilogo del Finanziamento previsto a valere sul fondo complementare al PNRR (DL 59/2012) ; fonte: Relazione di progetto, Regione FVG e CoSEF.

Fabbricato	Superficie lorda [m²]	Superficie utile [m²]	Potenza di picco [kW_p]
1) Deposito doganale- Tettoie sud	3.200	2.560	233
2) Deposito doganale - Magazzini coperti	5.500	4.400	400
3) Area "B" - Tettoie nord	3.800	3.040	276
4) Palazzina sud e fabbricato tecnico palazzina	600	480	24
5) Edificio Impresa Midolini sud	370	296	27
6) Edificio Impresa Portuale nord	570	456	41
Totale	**13.470**	**10.776**	**1.001**

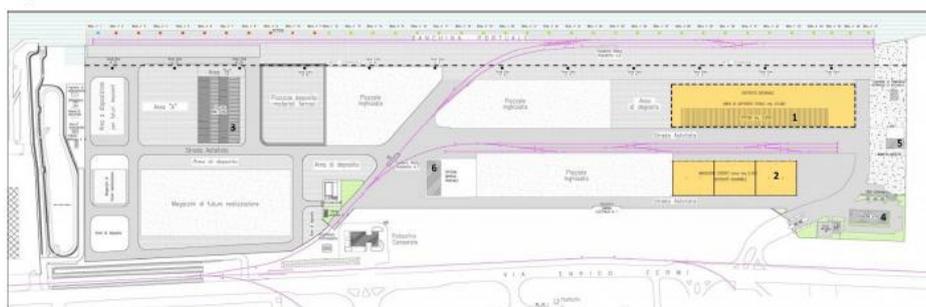



Tabella 13 - Tabella sintetica con la suddivisione degli impianti ipotizzati sui singoli fabbricati ed una mappa delle aree interessate dall'intervento, in aggiunta alla palazzina servizi; fonte: tabella Relazione di progetto Regione FVG.

2.1.8 PROGETTAZIONE DI UN NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA L'IDROVIA DEL FIUME CORNO E LA FERROVIA TRIESTE-VENEZIA

All'interno del proprio Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha previsto la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria di collegamento tra la via navigabile del Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia in Comune di San Giorgio di Nogaro, in sostituzione dell'attuale collegamento che attraversando la parte sud dell'abitato di San Giorgio di Nogaro determina la presenza di un collo di bottiglia nel collegamento tra le due infrastrutture della Rete Centrale delle TEN-T, facenti parte del Corridoio Mediterraneo. L'intervento, inoltre, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal per una mobilità sostenibile attraverso iniziative volte ad una migliore gestione e ad un aumento delle capacità delle ferrovie e delle vie navigabili interne.

La soluzione inoltre è richiesta dalla comunità al fine di eliminare il traffico ferroviario merci (in particolare cisterne/merci pericolose) dal centro abitato di San Giorgio di Nogaro. Inoltre, l'intervento riqualificherebbe l'attuale tracciato dalla stazione di San Giorgio di Nogaro all'abitato di Porto Nogaro attraverso la dismissione del sedime ferroviario e la realizzazione di una pista ciclopedonale di collegamento fra i due centri abitati.

Alla base dell'ipotesi di progetto sono state svolte delle stime di utilizzo accompagnate dalla formulazione di tre ipotetici scenari di sviluppo futuri.

La stima del potenziale di utilizzo della infrastruttura ferroviaria (raccordo) per la connessione, nell'area di Porto Nogaro, fra il sistema di navigazione in acque interne e la rete ferroviaria principale (connessione presso la Stazione di San Giorgio di Nogaro), si fonda sul riconoscimento di determinati fattori di domanda potenziale, identificati in arrivi/partenze ferroviarie, attraverso la rete ferroviaria principale, di merci prodotte internamente o esternamente all'area del "Consorzio Industriale" CoSEF nella zona dell'"Aussa-Corno"(incluso l'imbarco di merci prodotte esternamente all'area del Consorzio) e trasferimenti di corta distanza attraverso il raccordo (fra il Porto Nogaro e le imprese localizzate nell'area del Consorzio).

Di conseguenza si è passati al riconoscimento di tre orizzonti temporali di riferimento:

- "Scenario riferimento" idealmente riferito al momento attuale;
- "Scenario 2030";
- "Scenario 2050".

Il 2030 e il 2050 rappresentano, come noto, gli "anni-traguardo" per i quali la Commissione Europea ha fissato importanti obiettivi di "Trasferimento Modale": al 2030 il 30% delle merci dovrà spostarsi (sulle percorrenze maggiori di 300 Km lungo itinerari terrestri) via ferrovia, e al 2050 tale percentuale dovrà salire al 50%.

Gli obiettivi di trasferimento modale dell'UE sono considerati "obiettivi guida" nel presente contesto di analisi (indipendentemente dalle distanze considerate).

Il modello di proiezione della domanda (Figura 24) è disegnato dunque sui seguenti presupposti: agendo su un quantitativo di flussi costanti considerati strutturali (legati all'attività economica dell'area), gli obiettivi di trasferimento modale determinano un progressivo trasferimento dalla strada al ferro dei carichi movimentati nell'area, in modo tale che, sul raccordo ferroviario di collegamento, si riversino progressivamente, col passare del tempo, percentuali maggiori del traffico "terrestre" in entrata e in uscita dall'area, al contemporaneo discendere dell'uso del trasporto stradale. Il "traffico terrestre" che si ripartisce fra strada e ferrovia include:

- il traffico generato, sia in entrata (fattori produttivi) che in uscita (prodotti), dalle imprese localizzate nell'area industriale dell'Aussa Corno: imprese che costituiscono i primi utilizzatori potenziali dell'infrastruttura ferroviaria;
- il traffico in transito via terra proveniente o diretto al porto di Porto Nogaro, infrastruttura che costituisce il secondo "generatore" di traffico potenziale per il raccordo.

Oltre ai traffici sopra descritti, si è comunque ipotizzato di attribuire una quota (30%) al traffico ferroviario (in forma di "navettamento" locale), immaginando che la presenza di stabilimenti raccordati e di una ottimale operatività ferroviaria del porto e del raccordo incentivi anche l'uso del carro ferroviario per alcune quote del trasporto di prossimità.

Nel caso di prodotti realizzati nell'area dell'Aussa Corno, l'uso della ferrovia per imbarchi a Porto Nogaro è invece da considerarsi sostanzialmente irrilevante, dal momento che: in generale, le produzioni dell'area dell'Aussa Corno usano in proporzione molto ridotta (almeno rispetto alle forniture in ingresso di fattori produttivi) il porto di Porto Nogaro come porto di esportazione, e anche qualora venga effettivamente usato per spedizioni, per la natura dei prodotti e la dimensione delle partite è pressoché imprescindibile l'uso del camion.

La configurazione quantitativa derivata dalle premesse sopra descritte è riportata nella Tabella 14 nella quale i quantitativi in gioco (area industriale e porto) definiti nello "stato stazionario" (capacità attuali mantenute costanti fino al 2050) sono poi "ripartiti fra la strada e rotaia" con quote modali diverse nel corso del tempo, generando in tal modo, grazie alla progressiva maggiore inclinazione verso la ferrovia indotta dagli obiettivi di trasferimento modale EU, la crescita progressiva della domanda potenziale sull'infrastruttura ferroviaria.

Nel modello di stato stazionario, si immagina che nel 2030 possano essere movimentate su ferro nell'area circa 1,35 milioni di ton annui che corrispondono a circa 2.000 treni carichi all'anno (supponendo un carico utile del treno intorno alle 900 ton). Giornalmente si tratta di 6 treni giornalieri carichi, che potrebbero significare, al massimo, 12 "transiti" complessivi al giorno considerando uno scenario estremo di ritorno di tutti i convogli vuoti.

Nel 2050, con l'accrescersi ulteriore (50%) della "quota modale ferroviaria" nei traffici terrestri, il carico potenziale sul raccordo è stimato in circa 2,2 milioni di ton, corrispondenti a circa 3.200 treni annui (circa 8 treni carichi al giorno, con al massimo 16 "transiti" considerando i viaggi "vuoti").

Per concludere, la valutazione preliminare della domanda di un ipotetico raccordo ferroviario nell'Area dell'Aussa Corno, per come è stata impostata, non si è fondata esplicitamente su specifiche ipotesi tecniche relative all'infrastruttura, avendo chiamato in causa esclusivamente la componente della domanda (peraltro in modo aggregato e non dettagliato, vista la natura preliminare dell'analisi stessa).

Un altro presupposto, chiaramente necessario, è il fatto che il raccordo presenti caratteri tali da definirlo "attrattivo" per la clientela; solo a questa condizione è dunque immaginabile che si possano effettivamente realizzare quegli obiettivi, temporalmente progressivi, di trasferimento modale dei flussi che sono stati dati per "ipotesi" nel modello.

Sarà necessario, nel percorso di successiva valutazione, non solo definire con più precisione le componenti di domanda specifica (es. distinguendo per filiere, per stabilimenti raccordati o meno, tipologie di traffico ferroviario, ecc.) identificando con maggior precisione anche le condizioni di realizzazione dei treni (es. lunghezze, peso, ecc.), tutti elementi che in questa elaborazione preliminare sono stati semplificati al massimo grado; sarà infatti necessario porre in luce proprio le possibili "retroazioni" dell'offerta sulla domanda.

SOGGETTI COINVOLTI

L'intervento infrastrutturale e la sua progettazione saranno necessariamente oggetto di definizione congiunta d'accordo sul tracciato con gli attori locali, Comuni di San Giorgio di Nogaro e di Carlino, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli - COSEF e con RFI S.p.A., sulla cui rete il raccordo andrà ad innestarsi, attraverso un fascio di presa e consegna attualmente posizionato presso la stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro (UD), connettendosi alla direttrice Venezia – Trieste del Corridoio Mediterraneo.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento riguarda dapprima la definizione di un nuovo tracciato per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di collegamento per poi sviluppare tutto l'iter progettuale relativamente all'opera infrastrutturale considerata di interesse strategico per la Regione, permettendo di risolvere le criticità dell'attuale infrastruttura ferroviaria che connette l'hub portuale di Porto Nogaro, punto terminale della predetta via Navigabile/Marittima, con la ferrovia Trieste-Venezia, nonché il risanamento dell'esistente linea ferroviaria in una pista ciclo-pedonale che collega San Giorgio di Nogaro a Porto Nogaro, terminando con la consegna del progetto esecutivo dell'opera oggetto dell'azione.

La progettazione difatti riguarderà il coordinamento delle attività con la Rete Ferroviaria Italiana, la definizione delle fasi progettuali e di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, del progetto definitivo e del progetto esecutivo dell'opera.

CRONOPROGRAMMA

La fase di progettazione relativa a studi, coordinamento tecnico, elaborati progettuali necessari per procedere al successivo affidamento della realizzazione dell'opera durerà circa 36 mesi.

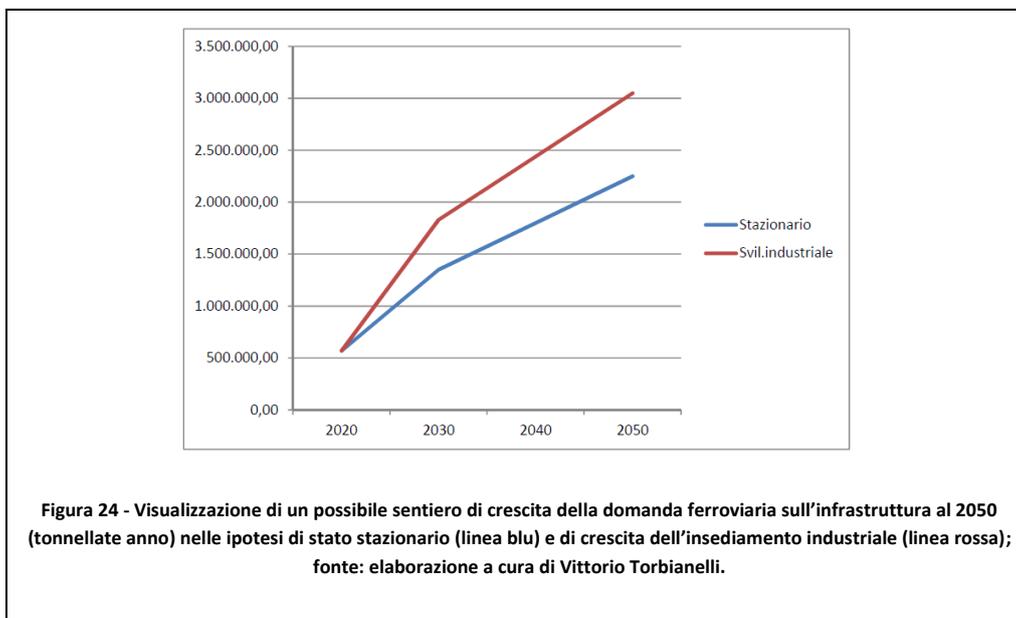
Figura 24 - Visualizzazione di un possibile sentiero di crescita della domanda ferroviaria sull'infrastruttura al 2050 (tonnellate anno) nelle ipotesi di stato stazionario (linea blu) e di crescita dell'insediamento industriale (linea rossa); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

		Stato di fatto	Incremento industriale locale	Ripartizione modale			Flussi totali (in/out) - stato stazionario			Flussi totali con incremento industriale	
			35%	Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scanario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030ind	Scenario2050ind
Zona Aussa Corno	Capacità totale produzione "distretto locale" (ton)	2.000.000	2.700.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.700.000	2.700.000
	Quota in arrivo via mare			50%	50%	50%	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
	Quota in arrivo su ferro			7%	15%	25%	70.000	150.000	250.000	510.000	850.000
	Quota in arrivo su strada			43%	35%	25%	430.000	350.000	250.000	1.190.000	850.000
	Quota arrivi via mare navettata loc. via ferro			15%	30%	50%	150.000	300.000	500.000	300.000	500.000
	Quota in esportazione via porto			15%	15%	15%	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
	Quota in esportazione su ferro			10%	30%	50%	200.000	600.000	1.000.000	720.000	1.200.000
	Quota in esportazione su strada			75%	65%	35%	1.500.000	1.300.000	700.000	1.680.000	1.200.000
Aree Esterne	Altri imbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
	Quota imbarchi porto su ferro			20%	30%	50%	100.000	150.000	250.000	150.000	250.000
	Quota imbaerchi porto su strada			80%	70%	50%	400.000	350.000	250.000	350.000	250.000
	Altri sbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
	Quota altri sbarchi su ferro			10%	30%	50%	50.000	150.000	250.000	150.000	250.000
	Quota altri sbarchi su strada			90%	70%	50%	450.000	350.000	250.000	350.000	250.000
				Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scenario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030ind	Scenario2050ind
	Totale su ferro (ton)						570.000	1.350.000	2.250.000	1.830.000	3.050.000
	Peso carico medio treno (ton)			800	800	800					
	Numero annuo treni (n.)						713	1.688	2.813	2.288	3.813
	Numero giornaliero treni (n.)						2	5	8	7	11

Tabella 14 - Flussi di carico (ton) e stima del numero di treni "carichi" sul raccordo sullo scenario 2030 e 2050, rispettivamente in "stato stazionario" e con "incremento della capacità produttiva industriale" (+50%) nell'area dell'Aussa Corno; fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

2.2 CRONOPROGRAMMA INTERVENTI

	INTERVENTO:	2021	2022	2023	2024
1	Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth				
2	Realizzazione parcheggio di accesso a porto Margreth				
3	Rifacimento pavimentazione banchina				
4	Rifacimento varco d’ingresso e sostituzione delle garitte				
5	“Interreg Italy – Slovenija, Clean Berth”				
6	“Interreg Italy – Croazia, SUSPORT – SUStainable PORTs”				
7	“Elettrificazione della banchina(Cold Ironing) di Porto Nogaro”				
8	“Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l’idrovia del fiume Corno e la ferrovia Trieste – Venezia”				

2.3 ASPETTI AMBIENTALI CONNESSI AGLI INTERVENTI

Il "Settore Centrale" del sito Porto Margreth, ubicato in via E. Fermi nella zona industriale dell'Aussa-Corno di San Giorgio di Nogaro (UD), è stato oggetto di indagini di caratterizzazione delle matrici suolo, sottosuolo e acque ai sensi dell'ex D.M. 471/99, in quanto ricompreso all'interno dell'allora "Sito di interesse Nazionale della Laguna di Grado e Marano" (SIN) con D.M. n. 83/2003. Per quanto concerne il sito di interesse nazionale della Laguna, esso non esiste più ed è stato superato da una serie di provvedimenti di riparazione che hanno restituito alla Regione Friuli Venezia Giulia la gestione di quelle aree, anche se non ancora destinate agli usi legittimi. Nel 1015, infatti, l'Amministrazione regionale è rientrata nella disponibilità della Laguna di Grado e Marano, al seguito della cessione del suo commissariamento.

Tali indagini hanno evidenziato la presenza di ceneri frammiste a terreno di colore grigio. Sulla base del "Quadro ambientale del Settore Centrale del sito Porto Margreth" (Hydrotech, 2009), tale riporto non è presente su tutto il sito e raggiunge gli spessori più elevati soltanto nella porzione centrale.

Per procedere con i "lavori di rifacimento e sistemazione del varco di accesso al porto e alle garitte, di realizzazione di un parcheggio limitrofo all'accesso al porto Margreth e di una rotonda sulla SP 80 di accesso al Porto", è necessario procedere con una caratterizzazione integrativa delle matrici materiali di riporto presenti nel sito e quindi con l'elaborazione di un'analisi di rischio ai sensi dell'All. 1, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 da eseguirsi nelle aree interessate agli interventi.

"DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED EFFICIENZA ENERGETICA DELL'AREA PORTUALE DI PORTO MARGRETH – PORTO NOGARO"

E' stato realizzato uno studio denominato "Documento di pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dell'area portuale di Porto Margreth – Porto Nogaro", dal Consorzio di sviluppo economico del Friuli nell'ambito del progetto europeo CLEAN BERTH, che si pone l'obiettivo di rafforzare la capacità istituzionale dei porti dell'Area di Programma e creare le basi per una governance coordinata e permanente nell'ambito della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica portuale a livello transfrontaliero, sviluppando in maniera congiunta piani di azioni e una strategia di lungo periodo, aumentando il coordinamento e la cooperazione tra i porti per rafforzarne la sostenibilità e la competitività. Il documento elabora l'inventario delle emissioni di gas serra (GHG – Greenhouse Gases) detto anche "Carbon Footprint" ed un piano d'azione per la loro riduzione, all'interno dell'area portuale di Porto Nogaro.

Lo studio consente di sviluppare una valutazione attuale e prospettica del fabbisogno energetico, fornendo gli strumenti per garantire nel tempo una concreta sostenibilità ambientale dell'area portuale, a parità di qualità dei servizi offerti, attraverso l'individuazione di soluzioni tecniche ed organizzative innovative legate all'approvvigionamento e uso dell'energia, qualunque sia la forma utilizzata.

Tale documento di pianificazione energetico-ambientale oltre al contenimento dei fabbisogni energetici dell'area portuale pone come obiettivi la riduzione delle emissioni di gas climalteranti con particolare attenzione a quelle di CO_2.

La riduzione delle emissioni di gas serra dei porti, infatti, non solo rappresenta una misura di contrasto al riscaldamento globale, ma contribuisce alla promozione dell'innovazione, all'attuazione dell'efficienza energetica e al miglioramento della qualità della vita nelle aree circostanti.

Sebbene le emissioni nelle aree portuali rappresentino solo una piccola frazione delle emissioni totali che possono essere associate all'intera catena logistica del trasporto marittimo (che comprende il trasporto terrestre verso i porti, il funzionamento dei porti e il trasporto marittimo), qualsiasi riduzione delle emissioni nell'area portuale migliora non solo la qualità dell'aria locale e la riduzione del rumore, ma aiuta anche a ridurre l'effetto climatico globale in modo sinergico. In tal senso, le autorità di gestione dell'aree portuali hanno un ruolo importante nel coinvolgere gli attori della Comunità portuale per essere più rispettosi dell'ambiente e facilitare attraverso iniziative l'implementazione delle migliori pratiche ambientali e l'incentivazione di misure finalizzare al miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione all'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

In tale contesto, il ricorso all'elettrificazione delle banchine ha ovviamente lo scopo principale di evitare la produzione di CO_2 tramite i motori ausiliari delle navi quando queste sono attraccate al molo. Una nave ormeggiata in porto mantiene in funzione un certo numero di gruppi elettrogeni per generare l'energia elettrica necessaria ad alimentare i servizi. Questa modalità di produzione dell'energia è fonte di inquinamento dell'aria, non solo della zona adiacente al porto, ma dell'intera città, in questo caso di San Giorgio di Nogaro, in quanto questi inquinanti sono sospinti anche nell'entroterra a causa dei venti. L'elettrificazione delle banchine ha per scopo quello di mantenere i generatori ausiliari delle navi inattivi in porto, alimentando i servizi di bordo da terra tramite un collegamento elettrico.

Il Piano d'azione dello studio sopra citato - sviluppato partendo da una descrizione del contesto portuale di Porto Nogaro e tenuto conto del coinvolgimento degli stakeholders - prevede inoltre la realizzazione di impianti fotovoltaici che interessano la palazzina servizi e le altre coperture libere e disponibili attualmente presenti nell'area portuale, la cui produzione di energia elettrica contribuirà a supportare il sistema di elettrificazione delle banchine così come le varie esigenze portuali, rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi sopportati dalle compagnie, e tramite l'utilizzo di un'energia prodotta da fonte rinnovabile con un impianto efficiente e tecnologicamente avanzato.

Lo studio fornisce anche l'indicazione, complessivamente, dell'entità dei benefici che gli interventi energetico-ambientali elencati potranno generare, sia dal punto di vista economico ai soggetti attuatori conseguenti ai risparmi energetici sia dal punto di vista ambientale grazie alla riduzione delle emissioni di CO_2eq.

Si presenta nel seguito la "Carbon Footprint" di porto Nogaro redatta secondo la norma UNI EN ISO e di cui si riporta di seguito la Tabella 15 di sintesi delle emissioni complessive di gas ad effetto serra, suddivise per

categoria ed attività, con il totale di tCO2eq per categoria e la percentuale sul totale, relativamente all'area portuale in argomento.

Tipologia attività	Elettricità [tCO2eq]	Metano [tCO2eq]	GPL [tCO2eq]	Gasolio [tCO2eq]	Benzina [tCO2eq]	Olio BTZ [tCO2eq]	Totale [tCO2eq]	Totale [%]
Energia elettrica	90	-	-	-	-	-	90	1%
Energia elettrica da FER	-	-	-	-	-	-	-	0%
Riscaldamento	-	-	45	-	-	-	45	0%
Mezzi di servizio	-	-	-	62	-	-	62	0%
Mezzi operativi portuali	-	-	-	500	-	-	500	4%
Mezzi pesanti (TIR)	-	-	-	105	-	-	105	1%
Motrici ferroviarie	-	-	-	33	-	-	33	0%
Altro	-	-	-	-	-	-	-	0%
Navi in manovra	-	-	-	-	-	536	536	4%
Navi all'ormeggio	-	-	-	-	-	12.869	12.869	90%
TOTALE	90	0	45	700	0	13.405	14.240	100%

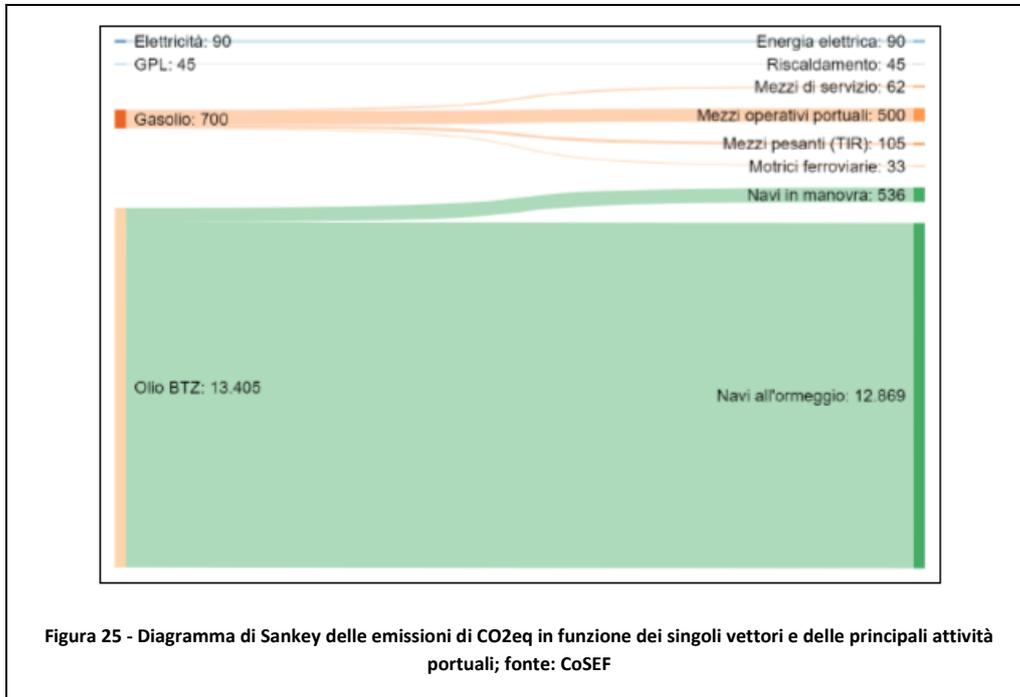
Tabella 15 - Sintesi delle emissioni di CO2eq relative all'area portuale di Porto Margreth - Porto Nogaro; fonte: COSEF

Dall'analisi emerge che nell'area portuale di Porto Margreth le attività che generano più emissioni sono quelle legate alla fase di stazionamento delle navi in banchina (90%).

Il grafico di Sankey (delle emissioni di CO2eq in funzione dei singoli vettori e delle principali attività portuali), riportato in Figura 25, associa i vettori energetici alle principali tipologie di attività che si svolgono all'interno dei Confini Operativi individuati, sottolineando la rilevanza delle attività relative al traffico marittimo come tipologia più energivora e il combustibile navale a basso tenore di zolfo (olio BTZ) come il vettore energetico privilegiato.

Anche dall'analisi dei consumi energetici finali per ciascuna tipologia di attività degli ambiti terrestre e marittimo, emerge chiaramente che nell'area portuale di Porto Margreth le attività più energivore e impattanti sono quelle legate alle fasi strettamente connesse ai mezzi da banchina utilizzati per la movimentazione delle merci e allo stazionamento e manovra delle navi in banchina.

Posto che tali attività non risultano essere gestite direttamente dall'Autorità di Gestione del Porto, l'efficacia della strategia e delle azioni incluse nel Piano d'azione non può prescindere da una condivisione degli obiettivi di miglioramento energetico-ambientale con la comunità portuale (armatori, imprese portuali, ecc.), dalle cui attività dipendono le principali fonti di emissioni dell'ambito portuale analizzato.

Figura 25 - Diagramma di Sankey delle emissioni di CO2eq in funzione dei singoli vettori e delle principali attività portuali; fonte: CoSEF

PIANO D'AZIONE

Lo studio propedeutico ha avuto lo scopo di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2eq, definendo gli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure orientate al miglioramento dell'efficienza energetica ed alla promozione dell'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Sulla base dell'analisi dei consumi energetici, il piano d'azione individua quindi una serie di soluzioni tecnologiche, regole e strumenti di incentivazione che possono consentire di ridurre l'impiego di energia primaria, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente. Si premette quindi che tali soluzioni possono dividersi in due tipologie:

- interventi, che prevedono opere, impianti, strutture, lavori, come risultato d'investimenti effettuati con il fine di migliorare l'efficienza energetica e produrre energia da fonti rinnovabili;
- misure, che puntano a ridurre le emissioni di CO2eq attraverso l'introduzione di regole, priorità, agevolazioni, meccanismi incentivanti etc. (bandi e contratti con i Concessionari etc.).

Nella Tabella 16 si riportano gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni nell'Area portuale di Porto Nogaro, elencati sulla base di un ordine di priorità definito dal risultato delle analisi costi-efficacia.

INTERVENTI CON ANALISI COSTI-EFFICACIA		
PRIORITÀ	**INTERVENTO**	**INDICATORE [tCO_{2eq}/€]**
1	Sistema di elettrificazione banchina (cold ironing) di Porto Margreth	**0,013**
2	Adeguamento ed efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione dei magazzini portuali di Porto Margreth	**0,010**
3	Adeguamento ed efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione esterna e tettoie di Porto Margreth	**0,005**
4	Sostituzione caldaia ed installazione di pannelli solari termici nella palazzina di Porto Margreth	**0,004**
5	Installazione di impianto fotovoltaico con potenza nominale di 20 kWp in copertura della palazzina di Porto Margreth	**0,003**
6	Installazione di impianti fotovoltaici su coperture disponibili presenti a Porto Margreth	**0,003**
7	Progetto di riqualificazione energetica dell'involucro termico della palazzina di Porto Margreth	**0,002**
8	Revamping ed elettrificazione delle attrezzature da banchina di Porto Margreth	**-**
9	Sostituzione ed elettrificazione delle attrezzature da banchina di Porto Margreth	**-**

Tabella 16 - Gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni; fonte: Relazione di progetto, Regione FVG.

2.4 INTERVENTI DI DRAGAGGIO

L’amministrazione regionale sta lavorando in questo periodo per rivedere, in generale, attraverso uno studio geomorfologico della Laguna di Grado e Marano, sviluppato in collaborazione con l'Università, quali sono gli interventi sulle acque navigabili necessari per superare una gestione straordinaria dal punto di vista della periodizzazione a un piano che consenta di definire un regime di manutenzione ordinaria, ovviamente passando per un necessario percorso transitorio. Lo scopo è di fornire finalmente risposta alle necessità delle marine, ma non solo, che sono in difficoltà a causa dei mancati dragaggi causati dall'impasse dovuta alla mancata assunzione di responsabilità tra ministeri e agli interventi della magistratura causati dalla complessità e nebulosità della normativa nazionale. In particolare, sono in fase di avvio i carotaggi per la mappatura dei fondali, i cui risultati saranno disponibili nei primi mesi del 2022, per poi avviare le procedure di gara per l’inizio dei lavori di dragaggio.

Nell’ambito del Programma dei dragaggi curato dalla Direzione regionale Ambiente, tra gli interventi più rilevanti è previsto il dragaggio di Porto Buso, del valore di 4 milioni di euro (di cui 2 milioni già stanziati a bilancio), con avvio dei lavori previsto a marzo 2022 e ultimazione degli stessi stimata entro giugno dello stesso anno.

2.5 INTERVENTI DI MANUTENZIONE

Si consideri il fatto che, oltre alle opere macroscopiche di cui si è parlato nei capitoli precedenti, all'interno del Porto Nogaro sono necessarie delle attività di mantenimento dell'impianto che si possono tradurre in lavori di manutenzione ordinaria. Di seguito si elencano le attività che vengono svolte in modo regolare:

- Adeguamento impianto antincendio;
- interventi su impianto videosorveglianza;
- asfaltatura straordinaria viabilità interna;
- manutenzione raccordo ferroviario;
- manutenzioni pluviali e tettoie.

2.6 ALTRE RACCOMANDAZIONI RELATIVE AI SOGGETTI PUBBLICI

Oltre alla definizione degli interventi programmati e all'aggiornamento dei quadri strumentali in materia di regolazione, precedentemente illustrati, in questa ultima parte del POT si forniscono alcune ulteriori raccomandazioni che potranno essere prese in considerazione, da diverse istituzioni e agli opportuni livelli, come possibili riferimenti per la predisposizione di azioni e di attività rivolte allo sviluppo delle opportunità di Porto Nogaro, in coerenza con il quadro complessivo del contesto e le sezioni prescrittive del presente POT.

2.6.1 ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

Come già anticipato nel capitolo "6.3.2 La canaletta di accesso marittimo e ambiti di manovra nautica" , l'attuale limite formale di massimo pescaggio è valutato a 5,5 m. L'obiettivo da conseguire è il ripristino della quota di pescaggio ammessa per le navi in arrivo e partenza alla banchina di Porto Margreth a 6,20 / 6,5 m; condizione da ritenersi essenziale per assicurare piena operatività e prospettive di sviluppo allo scalo, anche in coerenza con l'operazione di dragaggio effettuata nel 2017/2018, che ha permesso di conseguire, in termini fisici, un tirante d'acqua a 7,5 m sull'intero percorso della canaletta di entrata/uscita dal porto.

Per tale problematica va ricercata attraverso un costruttivo rapporto con l'Autorità Marittima la soluzione più idonea allo scopo, mediante verifica e ufficializzazione delle batimetrie reali ed eventuali interventi correttivi di dragaggio.

Nell'analisi volta all'ottimizzazione, anche prospettica, delle potenzialità di Porto Nogaro sotto l'aspetto nautico andranno quindi considerati i seguenti fattori:

- insabbiamento del sistema idrografico: trattandosi di porto fluviale con sbocco in una laguna, questa deve essere considerata come situazione endemica, sebbene una adeguata comprensione del fenomeno, anche tramite analisi e modellazione idro-grafica avanzata, possa suggerire soluzioni ottimali per prevenire e/o comunque ridurre gli effetti del fenomeno;
- si rende in ogni caso opportuno, come approccio minimale, un monitoraggio sistematico e periodico dell'idrografia e delle batimetriche (es. attraverso delle campagne di rilievo programmato) atto a prevenire la persistenza degli elementi che hanno determinato gli attuali limiti ai mezzi nautici in transito.

2.6.2 SVILUPPO DELLE COMPETENZE IN TEMA DI REGOLAZIONE: LA COMMISSIONE TECNICA DI AFFIANCAMENTO.

Ad integrazione del Comitato Consultivo previsto dalla L.R. 12/2012 appare opportuno stabilire, per Porto Nogaro, da parte dell'Amministrazione Regionale, una commissione tecnica multi-disciplinare di affiancamento, avente competenze in materia di regolazione e partecipata da profili professionali aventi provate competenze in materia di procedure di concessione portuale.

Riunendo al proprio interno rappresentanti dell'Amministrazione Regionale e del CoSEF, ed eventualmente di altre amministrazioni ove ritenuto opportuno, unitamente a soggetti con comprovata esperienza in materia di economia e gestione portuale nonché di procedure concessorie nel settore portuale, la commissione tecnica di affiancamento potrà supportare, eventualmente con pareri formali, le analisi e le decisioni relative allo sviluppo e al monitoraggio dei rapporti concessori da parte dell'ente regolatore.

2.6.3 ISTANZE DI PARTE PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE PORTUALI (NEL PIANO REGOLATORE PORTUALE).

Negli ambiti portuali di Porto Nogaro, per eventuali sviluppi di banchina aggiuntivi rispetto alla configurazione delle aree effettivamente operative esistenti (banchina Margreth), secondo il Piano regolatore, è indicato, ai fini dell'ottimizzazione nell'uso delle risorse pubbliche e della massima adesione dei progetti di sviluppo alle reali esigenze dei mercati, il modello della concessione per la realizzazione e gestione dell'infrastruttura (ex Art. 18 L. 84/94), basandosi, per l'avvio dei procedimenti, su istanze di parte.

Per favorire tale percorso, concedendo ottimale flessibilità alla definizione tecnica dei progetti, eventuali future modifiche al Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere in generale impostate secondo il principio della flessibilità progettuale, definendo pertanto nel piano il profilo di "massimo sviluppo consentito" delle banchine e demandando alla fase progettuali tecniche e ambientali la definizione effettiva del profilo di banchina.

Un tale approccio renderebbe più semplice adattare il progetto tecnico delle banchine alle effettive esigenze degli operatori, rimanendo in ogni caso nei "limiti massimi" definiti dal Piano.

3. INDICAZIONI FORMALI DEL POT

3.1 SINTESI DELLE INDICAZIONI: STRATEGIE, CARATTERISTICHE, PROGRAMMI DI SVILUPPO DEL PORTO E DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE.

3.1.1. STRATEGIE DI SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PORTUALI E INTERVENTI VOLTI A GARANTIRE IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI PREFISSATI.

Come illustrato nei precedenti capitoli (ai quali si rimanda per elementi di maggior dettaglio) il porto di Porto Nogaro è uno scalo portuale a rilevanza economica regionale con traffico commerciale a carattere internazionale caratterizzato, nel mercato dell'area del Mare Adriatico Orientale e, più precisamente, nel contesto della Regione Friuli Venezia Giulia, da un posizionamento specifico e da un certo livello di specializzazione.

Esso offre elevate opportunità in importazione di *general cargo* in forma prevalente di carico "break bulk" (o in alcuni casi di rinfusa semplice) – nell'ambito di rotte "Short Sea Shipping" – al servizio, in primo luogo, delle imprese localizzate nell'area industriale consortile dell'Aussa-Corno (in particolare, ma non solo, per i laminatoi dell'ambito siderurgico, che si approvvigionano essenzialmente dall'area del Mar Nero) e quindi per altre imprese industriali localizzate nel contesto regionale.

In esportazione, Porto Nogaro, serve le specifiche esigenze logistico-commerciali di imprese regionali (localizzate sia nell'area industriale dell'Aussa-Corno che in altri ambiti territoriali della regione, ed in particolare dell'Udinese) riconducibili alle spedizioni di partite di piccola-media dimensione, trasportate, essenzialmente su rotte di ambito "Short Sea" (es. Mediterraneo Meridionale), con modello logistico basato frequentemente sulla formula della "semilinea", utilizzando navi di limitata portata.

Il bacino di utenza, anche per le esportazioni, si estende, sebbene in misura non preponderante, anche all'esterno della Regione Friuli Venezia Giulia (es. aree del Nord-Est e Nord Ovest nell'ambito siderurgico), con importanti opportunità anche in ambito estero (Austria), in particolare al servizio di alcuni settori industriali nella cui logistica il porto è specializzato.

A questo, si aggiunge il segmento ad elevato valore aggiunto rappresentato dai carichi speciali (*project cargo*) collegato essenzialmente all'industria regionale.

In relazione alle attività operative prevedibili nell'ambito della banchina Margreth, e quindi alle caratteristiche dell'offerta delle imprese autorizzate (anche quali concessionarie) allo svolgimento delle operazioni portuali – sul piano delle proposte di sviluppo dei traffici, delle dotazioni, dei possibili investimenti e della esperienza maturata, si ritiene dunque che, nella prospettiva strategica di sviluppo di Porto Nogaro, siano da considerare – in sostanziale continuità con l'attuale posizionamento del porto – come tipologie di traffico obiettivo per l'intero ambito di Porto Nogaro le seguenti categorie:

- traffico “break-bulk”, con particolare riferimento al settore siderurgico, dei prodotti forestali e collegati;
- rinfuse solide (settori siderurgico, agricolo, industria del vetro, prodotti chimici, fertilizzanti);
- carico generale;
- *project cargo* (carichi speciali).

Questo, sia alle condizioni attuali, che risultano limitate, di pescaggio (5,5 m) sia in condizioni di aumentata accessibilità, con fondali che potrebbero, ragionevolmente, raggiungere un massimo di 7,5 m.

È da ritenersi importante garantire che nei piani di attività delle imprese sia adeguatamente assicurata un’elevata flessibilità nella gestione di tutte le variegate componenti del mercato dei traffici, garantendo elevati turn-over e evitando specializzazioni logistiche dominanti (con particolare riferimento all’uso delle aree e ai magazzini di retro-banchina, non particolarmente ampi proporzionalmente allo sviluppo lineare della banchina) che potrebbero ridurre l’attrattiva complessiva del porto.

Attualmente non vi sono orizzonti attendibili per lo sviluppo di ulteriori tipologie di traffico, benché per alcuni ambiti di mercato (es. Ro-Ro, “ferry” su rotte “transadriatiche”) sia possibile, in astratto, immaginare l’interesse di operatori a sviluppare future opportunità, all’esterno comunque dell’attuale estensione della banchina “Margreth”.

Per nuovi ambiti di mercato, comunque da svilupparsi al di fuori delle attuali infrastrutture, si potranno ritenere valutabili proposte (basate su “istanza di parte”) che fossero compatibili con il Piano Regolatore Portuale e prevedendo, in ogni caso, una assunzione maggioritaria di rischio da parte dei proponenti nella costruzione e gestione della nuova infrastruttura.

Per quel che riguarda gli obiettivi quantitativi di traffico collegati alla banchina “Margreth”, è da ritenersi opportuno privilegiare piani di traffico aventi come riferimento primario lo scenario “alto” proposto dal POT (vedi oltre), alla condizione che i vincoli attuali posti dal pescaggio limitato (5,5 m) risultassero effettivamente a breve migliorati, con pescaggi ammessi intorno ai 6,5 m.

Sono coerenti con gli scenari di sviluppo di traffico più ambiziosi (aventi lo scenario alto e medio come riferimento) programmi di promozione e sviluppo, anche attraverso il design di prodotti logistici integrati realizzati in partnership e capaci di aumentare il potenziale di aggregazione multi-cliente, di nuovi traffici, non solo negli ambiti di maggior potenziale quantitativo collegato al bacino di prossimità, ma anche nelle più promettenti nicchie di mercato, in particolare nel segmento delle esportazioni (es. mercati esteri come Austria e Germania – interessati alle esportazioni nel settore siderurgico o dei forestali; mercati italiani non regionali nel settore siderurgico, ecc.).

In questo caso, sono da ritenersi auspicabili programmi di investimento significativi, proporzionali alla durata della concessione, da parte delle imprese autorizzate, assegnatarie di concessione per periodi superiori ai 4 anni.

Gli investimenti, a supporto dell'ottimizzazione operativa, riguarderanno, prioritariamente, lo stato fisico dei piazzali, il lay-out delle aree operative, compresi gli aspetti relativi all'ambito ferroviario (anche sul piano dell'ottimizzazione delle manovre e del carico/scarico/gestione del treno).

Anche la realizzazione, fra gli investimenti, di altri interventi fra quelli programmati dal gestore (CoSEF) e collocati all'interno di eventuali spazi assegnati in concessione potranno essere considerati come obiettivi coerenti.

Specifica attenzione, in particolare (ma non esclusivamente) per i programmi di attività con autorizzazioni/concessioni di durata superiore a 4 anni, sarà riservata agli obiettivi di sviluppo del traffico ferroviario del porto, da conseguirsi con programmi integrati di ottimizzazione sia, eventualmente, degli aspetti infrastrutturali che di quelli operativi e di sicurezza nel terminale, ottimizzando l'interfaccia con la manovra operata sul raccordo, sia con l'impegno a sviluppare anche con opportune partnership programmi logistici integrati, anche multi-cliente, basati sulla ferrovia e/o in aggiunta, qualora vi fossero effettive condizioni di fattibilità, sull'intermodalità strada/rotaia in collegamento con piattaforme regionali di prossimità (come quella di Cervignano del Friuli).

3.2 CRITERI GENERALI PER IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI, CONCESSIONI, SERVIZI GENERALI

Si premette che, come specificatamente previsto dalle “Linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro e per la redazione del piano operativo triennale (POT)” approvate con Delibera della Giunta regionale 1140 del 22.07.2021 per l’elaborazione dei criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni, nonché per l’affidamento dei servizi di interesse generale forniti all’utenza indifferenziata, si è tenuto conto sia dell’allegato A alla delibera n.57/2018 ART (Autorità di regolazione dei trasporti) “Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminante alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione”, e sia di quanto indicato nella circolare MIT n. 3087 (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) del 05/02/2018 su “Concessioni di aree demaniali marittime e banchine portuali nei porti di Autorità di Sistema Portuale” , oltre al Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2017/352 del 15/02/2017 recante “Istituzione di un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti” e, infine, dei criteri ritenuti di maggiore strategicità e particolarmente aderenti alla realtà di Porto Nogaro adottati in altre realtà portuali italiane. Inoltre sono stati mantenuti alcuni criteri già vigenti e contenuti nella Delibera della Giunta regionale n. 1861 del 25/10/2012 e nel Decreto del Direttore centrale n. 5232 del 19/11/2012, documenti già richiamati nei paragrafi precedenti di questo Piano.

Attesa la scelta effettuata di introdurre un modello di operatore terminalista e di assentire in concessione anche la banchina portuale (fino ad oggi pubblica), sulla scorta della disamina e delle analisi ampiamente sviluppate nel presente documento, è stato chiaramente evidenziato che in termini di efficienza economica Porto Nogaro è strutturato per accogliere un numero massimo di due operatori terminalisti, concessionari della banchina e delle aree di retrobanchina. Agli operatori concessionari verrà contestualmente rilasciata l’autorizzazione all’esercizio di operazioni e servizi puntuali e gli stessi potranno avvalersi di altre imprese non concessionarie parimenti autorizzate.

Allo scopo di valutare la congruità delle domande di concessione e di autorizzazione all’esercizio di operazioni e servizi portuali presentate dalle imprese portuali, corredate del relativo piano operativo, il piano economico-finanziario ed il programma degli investimenti, ovvero di garantire una comparazione tra le diverse istanze, nel rispetto e a tutela della trasparenza e imparzialità dell'azione amministrativa, per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, l'Amministrazione regionale, unitamente al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (proprietario delle aree di retro-banchina), individuerà un minimo di quattro criteri da valutare ai fini dell’assegnazione delle concessioni/autorizzazioni tra quelli esposti nel seguito:

- Grado di coerenza con le indicazioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e degli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale e regionale vigenti nel settore;

- Migliore garanzia di individuazione dell'ottimale destinazioni d'uso e utilizzo delle aree e delle banchine in considerazione degli specifici obiettivi che si intendono perseguire;
- Individuazione degli spazi operativi riservati, anche in maniera flessibile, per le imprese non concessionarie di cui all'articolo 18, comma 2, della l.84/1994;
- presenza di accorgimenti e servizi attivati idonei a rilevare la capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal per gli utenti e gli operatori interessati;
- articolazione del programma di manutenzioni e investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature, tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale, alla tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security, compresa la valutazione del finanziamento pubblico/ privato utilizzato) che l'operatore portuale interessato è disposto a proporre;
- documentata evidenza degli obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retro portuale e della modalità ferroviaria;
- adeguata e chiara programmazione del lavoro, in relazione ai traffici, con una adeguata e coerente definizione del piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sui lavoratori dipendenti, e sul modello di utilizzo della manodopera temporanea;
- livello di sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, evidenziato con idonea documentazione;
- livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività, evidenziato con idonea documentazione;
- ampiezza degli orari di svolgimento delle operazioni/servizi portuali;
- accorgimenti adottati ai fini di promuovere la sostenibilità ambientale, l'efficienza energetica e l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale, evidenziati con idonea documentazione;
- adozione dei sistemi certificati di "qualità";
- articolazione del 'piano di marketing e comunicazione', per la promozione e l'attrazione di nuovi traffici, con indicazione della struttura organizzativa commerciale (interna/esterna) esclusivamente dedicata e del relativo budget di spesa annuo destinato;

- accorgimenti e azioni finalizzati a promuovere la cultura e la gestione avanzata della sicurezza sui luoghi di lavoro, al di là delle esigenze normative, debitamente documentati.[42]

La durata delle concessioni ed il livello dei canoni sono adeguatamente commisurati agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti e traffici contenuti nei programmi di attività, nel programma degli investimenti e nel piano economico-finanziario, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e banchine. Il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'esercizio di operazioni e servizi portuali è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

a) la maggior produttività del porto;

b) l'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.

Potranno essere previsti anche criteri e modalità per procedere ad eventuali aggiornamenti intermedi per le concessioni di maggiore durata.

Per quanto concerne i servizi portuali di interesse generale all'utenza indifferenziata, erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni, o anche esterni, in caso di concessione duplice, saranno affidati, tramite procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza, a soggetti neutrali, privi di legame di natura societaria con alcun concessionario, a tutela dei principi di concorrenza e non discriminazione, oppure potranno essere affidati ad un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambi i concessionari, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica, con clausole che colleghino il periodo di fornitura con la coesistenza delle concessioni. Le autorizzazioni per i servizi di interesse generale, erogati entro le aree della concessione, per i quali non vi sono rischi di interferenza e di pratiche non concorrenziali, potranno essere affidati ai singoli concessionari, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

A questo scopo, nell'ambito del presente Piano (nelle sezioni dedicate con particolare riferimento al capitolo "1.5.4 Il sistema concessorio e il tema dei servizi generali"), sono state illustrate la modalità per la un'ordinata ed efficiente gestione dei singoli servizi di interesse generale.

42 I criteri sopra elencati risultano in linea con le previsioni del DDL "concorrenza" in fase di discussione che modifica, tra l'altro, l'art.18 della L. 84/94.

3.3 PREVISIONI FORMALI DI TRAFFICO.

Come già rilevato nel capitolo dedicato all'andamento dei traffici, si può osservare che fra 2010 e 2020, periodo da considerare sufficientemente rappresentativo dell'attuale fase storica di Porto Nogaro, il picco di traffico (risalente al 2012) aveva raggiunto un valore complessivo prossimo a 1,6 milioni di tonnellate, di cui circa 1 milione rappresentato da flussi legati al settore siderurgico/metallurgico, che proprio nel 2012 raggiungono il loro massimo all'interno del periodo, determinando il picco di traffico totale.

Secondo quanto già ricordato, dopo l'apice del 2012, dovuto in parte anche alla sperimentazione di un modello logistico di trasferimento via mare delle bramme, il traffico si è riassestato su ordini di grandezza inferiori (pur mostrando negli ultimi anni un leggero gradiente di crescita, trainato dalle merceologie di ambito siderurgico).

Si ritiene comunque che il picco del 2012 possa essere ritenuto, ancora attualmente, una soglia superiore di riferimento per stimare l'attuale stato di potenziale di Porto Nogaro nel medio periodo (3-5 anni), stanti sia le condizioni concorrenziali del porto (con i perduranti vincoli legati all'accessibilità nautica) sia il contesto generale dei mercati della produzione industriale nei bacini di riferimento.

Vi sono, tuttavia, nella prospettiva di un miglioramento delle condizioni di pescaggio aspettative credibili di realizzare dei potenziali di traffico, sia nell'ambito dell'approvvigionamento "in ingresso" di semilavorati siderurgici per il settore dei laminatoi, a cui si aggiunge l'ulteriore sviluppo di alcune nicchie (in esportazione) sia dai mercati esteri che da quelli locali e nazionali.

Fatte queste premesse, per quel che concerne le previsioni di traffico sull'orizzonte triennale di piano 2022-2024 (in un frangente peraltro caratterizzato, a causa della pandemia di Covid-19, da una elevata incertezza sull'andamento generale delle economie di riferimento), si propone uno scenario che mantiene in ogni caso una prospettiva di crescita, per quanto moderata.

2020	1.330.000
2021	1.356.600
2022	1.397.298
2023	1.439.217
2024	1.485.272

Tabella 17 - Proiezione dei traffici sull'orizzonte di piano (ton.); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

Si ritiene (vedi Tabella 17) di considerare per il 2021 una crescita del traffico moderata (2%), mentre per il successivo triennio si ipotizza un certo livello di ripresa (3% e 3% rispettivamente nel 2022 e 2023 e poco più del

3% per il 2024) trainata da quello che si immagina possa essere un auspicato “rimbalzo” delle economie dopo la crisi collegata ai picchi della pandemia.

Si tratta, in ogni caso, di una proiezione prudenziale (ad esempio, la stima da parte delle imprese del contesto, riferita al potenziale di nuovo traffico acquisibile nel corso dei prossimi periodi indicava un potenziale annuo di 300.000 tonnellate collegato a nuove acquisizioni). Come riferimento, si rammenta che, nell’ultimo decennio, il tasso medio di crescita annuo del traffico (CAGR)[43] si è collocato intorno all’1,5%. Oltre alle proiezioni di traffico sull’orizzonte di piano, avvertendo della difficoltà di effettuare proiezioni per porti che non lavorano con mercati di linea, si propone nel seguito anche un sistema di scenari di sviluppo su un orizzonte decennale, riportato nella Tabella 18 e nella Figura 26.

Si tratta di tre configurazioni (alto/medio/basso) che corrispondono a tre scenari compositi (tenendo conto sia di fattori economici generali che di aspetti gestionali e infrastrutturali locali) e che sono descrivibili in sostanza come segue:

- Scenario “alto” (CAGR 3,2 % su orizzonte decennale) – l’economia generale, e in particolare i settori trainanti dei traffici (siderurgico, settore legno/pannelli) segnano buone performance, mentre il sistema di “Porto Nogaro” realizza importanti conseguimenti, sul fronte del miglioramento dell’accessibilità nautica (pescaggio): in tale quadro vi sono progressi sostanziali sui versanti dell’ottimizzazione gestionale/infrastrutturale del sistema “Porto Margreth”, della logistica di collegamento (ferrovia), e si verifica un rinforzo della promozione commerciale sui mercati potenziali, anche all’estero, mentre una parte importante dei flussi di importazione di semilavorati del settore siderurgico è sbarcato direttamente a Porto Nogaro. In tale scenario, mantenendo invariato il modello operativo attuale, si conseguirebbe, intorno al 2034, un quantitativo di traffico tale da raggiungere il potenziale di capacità della banchina (circa 2 milioni di tonnellate potenziale della banchina) con la comparsa di opportunità per lo sviluppo di ulteriore capacità.

43 Compound Annual Growth Rate (tasso medio annuo di crescita).

- Scenario "medio" (CAGR 1,8% su orizzonte decennale) – l'economia generale e i settori trainanti del traffico crescono più lentamente: il sistema di Porto Nogaro che realizza alcuni miglioramenti, che gli permettono di rinforzare, seppur moderatamente, il proprio posizionamento nel mercato, superando dunque di poco il trend di crescita del precedente decennio, pari a circa l'1,5% di crescita annua. In questo quadro, la banchina di Porto Margreth raggiunge un grado di utilizzo della capacità che si avvicina (senza comunque specifiche criticità) al grado ottimale di utilizzo efficiente.

	Alto	Medio	Basso
2020	1.330.000	1.330.000	1.330.000
2021	1.356.600	1.356.600	1.356.600
2022	1.397.298	1.397.298	1.397.298
2023	1.439.217	1.439.217	1.439.217
2024	1.485.272	1.465.123	1.453.609
2025	1.532.801	1.491.495	1.468.145
2026	1.581.850	1.518.342	1.482.827
2027	1.632.469	1.545.672	1.497.655
2028	1.684.708	1.573.494	1.512.631
2029	1.738.619	1.601.817	1.527.758
2030	1.794.255	1.630.650	1.543.035
2031	1.851.671	1.660.002	1.558.466
2032	1.910.925	1.689.882	1.574.050
2033	1.972.074	1.720.299	1.589.791
2034	2.035.180	1.751.265	1.605.689

Tabella 18 - Porto Nogaro (Porto Margreth); Proiezione di scenari di traffico (alto/medio/basso) su orizzonte 2024 – 2034 (ton anno); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

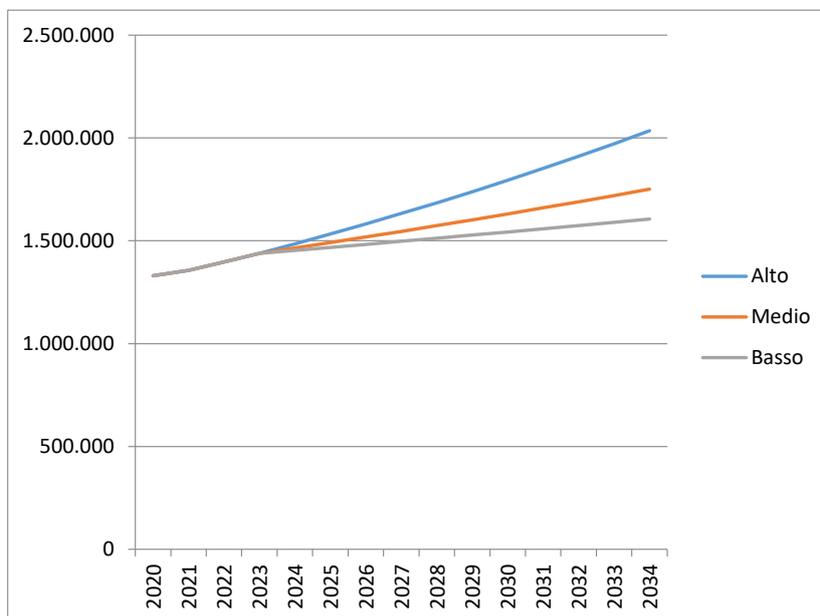



Figura 26 - Porto Nogaro (Porto Margreth); Previsione di traffico 2021-2023 e proiezione di scenari di traffico (alto/medio/basso) su orizzonte 2024 – 2034 (ton anno), fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

- Scenario “basso” (CAGR 1% su orizzonte decennale) – l’economia generale cresce, per quanto, debolmente, con il sistema di Porto Nogaro che non realizza sostanziali migliorie rispetto allo stato attuale, né sul piano dell’accessibilità nautica né su quello gestionale e della proiezione commerciale verso i potenziali di mercato, subendo progressivamente la concorrenza dei porti limitrofi caratterizzati da migliori condizioni di accessibilità nautica e posti su traiettorie complessivi di miglioramento gestionale e infrastrutturale e quindi riducendo il trend di crescita rispetto al decennio precedente.

4. MONITORAGGIO E REVISIONE DEL PIANO

Oltre alle necessarie attività di verifica dell'effettivo rispetto degli obblighi collegati ai piani di attività da parte delle imprese autorizzate, è definito, più in generale, un sistema di monitoraggio per la verifica e lo sviluppo del programma e delle strategie del Piano Operativo Triennale.

È necessario a tale fine stabilire, in accordo con il CoSEF, un sistema di indicatori i quali, per alcuni elementi, avranno i caratteri di "Key Performance Indicators – KPI" quantitativi.

Gli elementi da monitorare, anche attraverso gli opportuni KPI, sono prioritariamente i seguenti:

- Realizzazione degli interventi di piano;
- Fondale disponibile (pescaggio) e piano degli interventi periodici di manutenzione dei fondali;
- Traffico realizzato e relazione con gli scenari di traffico;
- Grado di utilizzo della banchina;
- Utilizzo della ferrovia in relazione ai traffici del porto (monitoraggio della "quota modale");
- Realizzazione delle "raccomandazioni";
- Altro (da stabilirsi).

APPENDICE ALLA PARTE I

ALLEGATO N.1 - IL PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ E DELLA LOGISTICA APPROVATO CON DPREG 300 DEL 16.12.2011.

Il Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica nelle parti analitiche è strutturato sostanzialmente in tre parti: il quadro conoscitivo, la relazione illustrativa e le norme di attuazione.

A – QUADRO CONOSCITIVO

Il Quadro Conoscitivo, oltre ad una descrizione dettagliata di Porto Nogaro (canale translagunare e fluviale di accesso al Porto, banchine commerciali e profondità dei fondali, collegamenti stradali e ferroviari, merci trattate etc..), mette in evidenza gli aspetti critici di questo scalo che riguardano:

- La stazione di S. Giorgio di Nogaro è insufficiente per gli attuali afflussi su ferro, ed esiste un binario singolo di collegamento dalla stazione alla zona industriale, che attraversa il centro abitato e non presenta le idonee caratteristiche geometriche al traffico ferroviario pesante;
- L’area industriale è raggiungibile solo attraverso la S.P. 80 che attraversa il comune di Porpetto, comportando problemi di qualità della vita degli abitanti, senza possibilità di alternativa;
- La gestione del canale translagunare e fluviale di accesso alle banchine portuali, presentano in modo drammatico la nota problematica della pratica impossibilità attuale a procedere al dragaggio sistematico.

A fronte delle suddette criticità, le opere necessarie affinché vi siano delle prospettive di sviluppo per il porto sono le seguenti:

- Realizzazione di accesso ferroviario alternativo in zona industriale;
- Realizzazione della variante di Porpetto alla S.P. 80;
- Miglioramento dell’interconnessione con l’Interporto di Cervignano;
- L’ottimizzazione di viabilità, parcheggi, aree attrezzate per la sosta camion;
- Opera risolutiva di dragaggio per portare i fondali a 7,5 m di profondità.

Sempre nello stesso documento viene riportato lo stato di attuazione delle seguenti opere:

- Raccordo ferroviario di circonvallazione dell’abitato di S. Giorgio di Nogaro (in corso);
- Completamento dell’approfondimento del bacino Margreth;
- Risagomatura e completamento del canale marittimo lagunare (in corso);

- Sistema per la navigazione notturna.

B - RELAZIONE ILLUSTRATIVA:

La Relazione Illustrativa analizzava la struttura e le prospettive delle reti di accesso a Porto Nogaro – categoria porto regionale – identificando, al tempo, le seguenti infrastrutture:

a. Viabilità – Nuovo raccordo stradale tra San Giorgio di Nogaro e Porto Nogaro;

b. Ferrovia – Nuovo raccordo ferroviario tra l'Aussa Corno e la linea Venezia – Trieste.

L'insieme di questi interventi, una volta realizzati, avrebbe dovuto delineare una rete perfettamente integrata tra il Sistema portuale regionale e gli assi stradali e ferroviari che attraversano il Friuli Venezia Giulia.

La Relazione identificava le Infrastrutture e i Servizi da doversi realizzare per Porto Nogaro nel breve – medio e lungo periodo, così come segue:

B.1– Infrastrutture

1.BREVE PERIODO (entro 3 anni)

- Dragaggio canale navigabile.

2. MEDIO PERIODO (entro 6 anni)

- Nuovo accesso ferroviario e raddoppio stradale.

3. LUNGO TERMINE (entro 10 anni)

- Raddoppio porto Margreth sulla sponda est del fiume Corno.

B.2 - Servizi

1. BREVE PERIODO (entro 3 anni)

- Continuazione finanziamento per il servizio di feederaggio con i porti di Trieste e Monfalcone e collegamento ferroviario con quest'ultimo (in corso);
- Finanziamento collegamento fluvio-marittimo con il porto di Mantova.

2. MEDIO PERIODO (entro 6 anni)

- Collegamento ferroviario con i distretti produttivi – assi Porto Nogaro-Cervignano (con prosecuzione Udine-Osoppo-Tarvisio) e Porto Nogaro-Pordenone, a completamento del prodotto Trenitalia per servire il sistema produttivo regionale.

3. LUNGO PERIODO (entro 10 anni)

- Regia unica del servizio ferroviario in ambito regionale.

ALLEGATO N.2 - PIANO DEL GOVERNO DEL TERRITORIO

Il Piano del Governo del Territorio, approvato nel 2013 ma non entrato in vigore, si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti e pertanto, individuando strategie di carattere molto ampio, diversamente dal Piano Regionale della Logistica non entra nel dettaglio delle singole opere infrastrutturali (stradali, ferroviarie o portuali) necessarie allo sviluppo di Porto Nogaro.

Nella relazione di analisi del territorio regionale si sceglie “di promuovere al rango di polo di primo livello progettuale anche il Comune di San Giorgio di Nogaro, che si contraddistingue […] per una robusta struttura produttiva basata sul Consorzio per lo sviluppo industriale dell’Aussa – Corno”. Nel PGT, alla stessa pagina è riportato come “questa decisione comporta la necessità di promuovere lo sviluppo […] e potenziarne l’offerta di servizi in modo da portarla al livello degli altri centri individuati sul territorio regionale, quindi verrà accompagnata dalla definizione di specifiche politiche che troveranno attuazione nelle strategie del PGT”.

Tali strategie sono elencate nel Documento Territoriale Strategico Regionale (DTSR).

In questo documento vengono individuate “Politiche strategiche, obiettivi e azioni” e definiti diversi “Progetti di Territorio”.

Le “Politiche strategiche” e i “Progetti” che coinvolgono l’area di Porto Nogaro sono i seguenti:

A - Politiche strategiche, obiettivi e azioni del PGT

- Politica strategica n. 1: Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione.
- Obiettivo 1.1 Favorire l’integrazione territoriale del telaio infrastrutturale di valenza europea e nazionale (Corridoio Adriatico-Baltico – Corridoio Mediterraneo) secondo strategie di mobilità sostenibile che favoriscano il trasporto su ferro.
- Azioni localizzate: Favorire la realizzazione dei collegamenti tra i porti di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro e la rete transnazionale.
- Politica strategica n. 3: Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al Sistema Regione).
- Obiettivo 3.3 Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e secondari attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione.
- Azione localizzata: Potenziare i centri intermedi (Latisana, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Monfalcone e Ronchi dei Legionari) localizzati lungo la direttrice est-ovest meridionale (SS 14) potenzialmente interessata dal passaggio del Corridoio TEN-T n. 3 Mediterraneo.

B - I progetti di territorio

Progetto 2: Mobilità

- Azione 1: Integrazione tra il sistema infrastrutturale e logistico e la piattaforma territoriale regionale.

Rispetto il sistema della logistica, il PGT sostiene l'integrazione e il potenziamento dei collegamenti tra i poli della piattaforma logistica regionale, con particolare riferimento ai porti di interesse strategico regionale di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro (Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12) e al loro ruolo nel contesto più ampio della portualità dell'Alto Adriatico, nonché lo sviluppo del polo intermodale aria-gomma-ferro di Ronchi dei Legionari quale porta di ingresso a sistema integrata con gli scali aeroportuali di Venezia e Ljubljana.

- Azione 2: Dotazione di ognuno dei poli di I livello di un centro intermodale regionale (CIMR).

Nelle Norme di Attuazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica vengono individuati e localizzati i CIMR quali infrastrutture puntuali poste nei centri urbani, suddivise secondo le tipologie di interscambio modale realizzabili, le caratteristiche funzionali e il grado di frequentazione.

In particolare vengono identificati come CIMR di primo livello i Capoluoghi di Provincia, ritenuti nodi principali di interscambio modale ferro-gomma e gomma-acqua, nonché il polo di Ronchi dei Legionari quale sede dell'aeroporto di interesse regionale e centro di interscambio aria-ferro-gomma, mentre quelli di secondo livello vengono individuati nei seguenti centri: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Comune di Venzone (loc. Carnia).

Nel medesimo articolo delle Norme di Attuazione si demanda al Piano regionale del trasporto pubblico locale la puntuale definizione e l'individuazione di ulteriori caratteristiche qualitative e funzionali rispetto a quelle elencate nei commi precedenti.

Il PGT riconosce valenza strategica territoriale ai seguenti poli di primo livello: Udine, Pordenone, Gorizia, Trieste, Tolmezzo, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli, S. Daniele del Friuli, Spilimbergo/Maniago, Sacile, S. Vito al Tagliamento, Codroipo, Cervignano del Friuli/Palmanova, Ronchi dei Legionari/Monfalcone, Latisana e a quelli di progetto di Tarvisio e San Giorgio di Nogaro.

ALLEGATO N .3 - RASSEGNA DELLE PRINCIPALI NORMATIVE EMESSE DALL' AUTORITÀ MARITTIMA DI PORTO NOGARO NEL PERIODO 2014-2020.

La competenza in materia di regolamentazione e sicurezza della navigazione nel comprensorio di Marano Lagunare e Porto Nogaro è ricoperta dal locale Ufficio Circondariale Marittimo[44], che dipende dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone, a sua volta appartenente alla Direzione Marittima di Trieste. Si riportano di seguito gli estremi e i contenuti delle principali ordinanze emesse da detto ufficio in merito alle prescrizioni di accesso marittimo a Porto Nogaro nel recente periodo:

- Ordinanza nr.2/2016 del 7 gennaio 2016 che approva e rende esecutivo il Regolamento per la disciplina degli accessi e della circolazione stradale nelle aree portuali di Porto Nogaro;
- Ordinanza nr.32/2017 del 14 agosto 2017 che modifica gli art. 18 e 19 del Regolamento della navigazione e degli accosti nella zona portuale dell'Aussa Corno approvato con Ordinanza nr. 20/212, come segue:

  - Art. 18 punto 5, il pescaggio massimo di metri 6,00 viene elevato a metri 6,20;

  - Art. 19 - Dimensioni massime delle navi:

    1. Porto Margreth: dalla bitta 1 alla bitta 5 lunghezza f.t. m 120 - larghezza max. m 20;

       dalla bitta 5 lunghezza f.t. 150 m - larghezza max. 20 m;

    2. Porto Nogaro: lunghezza f.t. m 70 - larghezza max. 10 m.

- Ordinanza nr. 3/2019 del 26 febbraio 2019 che modifica il punto 5 dell'art. 1 dell'Ordinanza 32/2017 riducendo il pescaggio massimo a m 5,50 in condizioni di marea positiva per l'intera traversata del canale;
- Ordinanza nr. 29/2019 del 7 novembre 2019 che approva e rende esecutivo il Regolamento per la disciplina del servizio integrativo antincendio nell'ambito del Circondario Marittimo di Porto Nogaro;
- Ordinanza nr. 02/2020 del 11 marzo 2020 che approva e rende esecutiva la disciplina per le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e transito di merci pericolose in colli nel sorgitore45 di Porto Nogaro.

44 https://www.guardiacostiera.gov.it/porto-nogaro/

45 Termine marinaresco: specchio di mare adatto all'ancoraggio delle navi.

ALLEGATO N .4 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2018 – 2019 –MOD ESPO

PORTO NOGARO - STATISTICA 2018-2019 - TRAFFICO COMPL,ESSIVO

ANNO	2018			2019			Differenza	
PERIODO	gennaio - dicembre			gennaio - dicembre				
DESCRIZIONE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TON	%
	TON			TON				
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**716.414**	**663.816**	**1.380.230**	**803.896**	**581.462**	**1.385.358**	**5.129**	**0,4%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	-	-	-	-	-	-	-	
Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	
Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	
Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	
Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	
Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	
Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**712.999**	**519.032**	**1.232.031**	**793.880**	**475.102**	**1.268.982**	**36.952**	**3,0%**
Cereali	32.520	17.647	50.167	5.189	7.160	12.349	- **37.818**	-75,4%
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	-	-	-	-	
Carbone	-	-	-	-	-	-	-	
Prodotti siderugici, metallurgici, e metalli non ferro	358.431	497.052	855.483	525.079	467.942	993.021	**137.539**	16,1%
Minerali grezzi, cementi, calci,minerali di ferro	189.331	-	189.331	173.855	-	173.855	- **15.476**	-8,2%
Fertilizzanti	46.768	-	46.768	22.519	-	22.519	- **24.249**	-51,8%
Prodotti chimici	85.949	-	85.949	67.238	-	67.238	- **18.711**	-21,8%
Altre rinfuse solide	-	4.333	4.333	-	-	-	- **4.333**	-100,0%
A4 **CARICO GENERALE (A41+A42+A43)**	**3.415**	**144.784**	**148.199**	**10.016**	**106.360**	**116.376**	- **31.823**	**-21,5%**
In contenitori	-	-	-	-		-	-	
Ro/ro	-	-	-	-		-	-	
Altre merci varie	3.415	138.043	141.458	6.660	92.173	98.833	- 42.625	-30,1%
Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	-	6.741	6.741	3.356	14.187	17.543	10.802	160,2%
Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-	-	-	-	-	
Locali(navigazione < 50 miglia)			-			-	-	
Passeggeri traghetti			-			-	-	
Crociere (B231+B232)	-	-	-	-	-	-	-	
Crociere "Home Port"			-			-	-	
Crociere "Transiti"							-	
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-	-	-	-	-	
Pieni			-				-	
Vuoti			-				-	
di cui TEU "trasbordati"							-	
Movimento veicoli/numero			-			-	-	
Movimento veicoli/mt. Lineari			-			-	-	

Tabella 19 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2018-2019; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N .5 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2019 – 2020 –MOD ESPO

PORTO : PORTO NOGARO - STATISTICA 2019-2020 - TRAFFICO COMPLESSIVO

ANNO	2019			2020			Differenza	
PERIODO	gennaio - dicembre			gennaio - dicembre				
DESCRIZIONE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TON	%
	TON			TON				
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**803.896**	**581.462**	**1.385.358**	**784.615**	**562.998**	**1.347.613**	**- 37.745**	**-2,7%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	
A21 Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	
A22 Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	
A23 Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	
A24 Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	
A25 Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	
A26 Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**793.880**	**475.102**	**1.268.982**	**763.489**	**336.058**	**1.099.547**	**- 169.435**	**-13,4%**
				-	-	-	-	
A31 Cereali	5.189	7.160	12.349	22.014	8.872	30.886	18.537	150,1%
A32 Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	-	-	-	-	
A33 Carbone	-	-	-	-	-	-	-	
A34 Prod. siderugici, metallurgici, e metalli non ferrosi	525.079	467.942	993.021	520.962	327.174	848.136	- 144.885	-14,6%
A35 Minerali grezzi, cementi, calci,minerali di ferro	173.855	-	173.855	130.646	-	130.646	- 43.209	-24,9%
A36 Fertilizzanti	22.519	-	22.519	39.978	-	39.978	17.459	77,5%
A37 Prodotti chimici	67.238	-	67.238	45.727	-	45.727	- 21.511	-32,0%
A38 Altre rinfuse solide, rottami ferrosi	-	-	-	4.161	12	4.173	4.173	
				-	-	-	-	
A4 **CARICO GENERALE**	**10.016**	**106.360**	**116.376**	**21.126**	**226.940**	**248.066**	**131.690**	**113,2%**
				-	-	-	-	
A41 In contenitori	-		-	-	-	-	-	
A42 Ro/ro	-		-	-	-	-	-	
A43 merci varie	6.660	92.173	98.833	-	118.654	118.654	19.821	20,1%
A44 Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	3.356	14.187	17.543	21.126	108.286	129.412	111.869	637,7%
B1 Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
B2 Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-		-	-	-	
B21 Locali(navigazione < 50 miglia)			-		-	-	-	
B22 Passeggeri traghetti			-		-	-	-	
B23 Crociere (B231+B232)	-	-	-		-	-	-	
B231 Crociere "Home Port"			-		-	-	-	
B232Crociere "Transiti"					-	-	-	
					-	-	-	
B3 Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-		-	-	-	
B31 Pieni			-		-	-	-	
B32 Vuoti			-		-	-	-	
B33 di cui TEU "trasbordati"					-	-	-	
					-	-	-	
C1 Movimento veicoli/numero			-		-	-	-	
C2 Movimento veicoli/mt. Lineari			-		-	-	-	

Tabella 20 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2019 - 2020; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N.6 – PORTO NOGARO - DATI STATISTICI ANNO 2020 SECONDO LA NOMENCLATURA MERCEOLOGICA LOCALE IN USO E PER IMPRESE

COMPLESSIVO - TRAFFICI 2020			
MERCE	QUANTITA' - TON		
	SBARCO	IMBARCO	TOTALE
BILLETTE	-	9.960	9.960
BINARI	-	3.770	3.770
BORDIONE	-	17.492	17.492
BRAMETTE	-	388	388
BRAMME	500.067	-	500.067
CALDAIA	-	142	142
CARBONATO	17.778	27.950	45.727
CASSE	-	70	70
COILS	20.167	82.264	102.431
CORTAME	-	1.249	1.249
ESSICATOI	-	9	9
FARINA	-	8.872	8.872
FERRO	-	62.090	62.090
FONDI BOMBATI	-	136	136
GRIGLIATI	-	30	30
IMPIANTISTICA	-	1.449	1.449
JUMBO	-	215	215
JUMBO	29.941	-	29.941
LAMIERE	20.895	117.624	138.519
LEGNAME	-	13.425	13.425
MACCHINARI	259	982	1.241
NASTRI	-	749	749
OLIO	-	3.255	3.255
PALANCOLE	-	499	499
PALETTE	-	28	28
PANNELLI	7.250	52.765	60.015
PANNELLO MDF	26.298	-	26.298
PROJECT CARGO	110	-	110
RACCORDI	-	85	85
REATTORI	1.542	-	1.542
RETE	2.966	-	2.966
RETE ZINCATA	24	-	24
ROTTAME	-	4.161	4.161
SABBIA	-	68.633	68.633
SABBIA OLIVINA	-	10.833	10.833
SABBIA SILICEA	-	51.180	51.180
SACCONI	-	42	42
SALE	-	34.478	34.478
SALE MARINO	-	5.500	5.500
SEGATURA	-	12	12
SEMI	22.014		22.014
STRUTTURE	1.710	17	1.727
TONDINO	6.163	4.971	11.134
TONDONE	-	37.843	37.843
TORRI EOLICHE	-	2.010	2.010
TRALICCIO	294	-	294
TRAVI	-	6.319	6.319
TUBI	-	13.578	13.578
VERGELLA	25.692	11.415	37.107
VETRO IN CASSE	-	7.953	7.953
TOTALE	**683.170**	**664.443**	**1.347.613**

Tabella 21 - Tabella riepilogativa secondo la nomenclatura merceologica; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N .7 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2020 – 2021 PRIMO SEMESTRE - MOD ESPO

PORTO NOGARO - STATISTICA 2020-2021 - I°SEMESTRE								
ANNO	2020			2021			Differenza	
PERIODO	gennaio - giugno			gennaio - giugno				
DESCRIZIONE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TON	%
	TON			TON				
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**435.895**	**254.594**	**690.488**	**380.371**	**299.635**	**680.006**	**- 10.482**	**-1,5%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	
A21 Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	
A22 Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	
A23 Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	
A24 Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	
A25 Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	
A26 Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**395.710**	**230.601**	**626.311**	**343.791**	**188.600**	**532.391**	**- 93.919**	**-15,0%**
	-	-	-	-	-	-	-	
A31 Cereali	9.628	5.860	15.488	-	-	-	- 15.488	-100,0%
A32 Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	19.001	-	19.001	19.001	
A33 Carbone	-	-	-	-	-	-	-	
A34 Prod. siderugici, metallurgici, e metalli non ferr	299.453	224.741	524.194	244.358	188.588	432.946	- 91.248	-17,4%
A35 Minerali grezzi, cementi, calci,minerali di ferro	39.458	-	39.458	59.089	-	59.089	19.631	49,8%
A36 Fertilizzanti	25.372	-	25.372	10.150	-	10.150	- 15.222	-60,0%
A37 Prodotti chimici	21.799	-	21.799	7.691	-	7.691	- 14.108	-64,7%
A38 Altre rinfuse solide, rottami ferrosi	-	-	-	3.503	12	3.515	3.515	
	-	-	-	-	-	-	-	
A4 **CARICO GENERALE**	**40.185**	**23.993**	**64.178**	**36.580**	**111.035**	**147.615**	**83.437**	**130,0%**
	-	-	-	-	-	-	-	
A41 In contenitori	-	-	-	-	-	-	-	
A42 Ro/ro	-	-	-	-	-	-	-	
A43 merci varie	37.889	21.882	59.771	18.829	63.422	82.250	22.480	37,6%
A44 Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	2.296	2.111	4.407	17.751	47.613	65.364	60.958	1383,3%
B1 Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
B2 Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-	-	-	-	-	
B21 Locali(navigazione < 50 miglia)	-	-	-	-	-	-	-	
B22 Passeggeri traghetti	-	-	-	-	-	-	-	
B23 Crociere (B231+B232)	-	-	-	-	-	-	-	
B231 Crociere "Home Port"	-	-	-	-	-	-	-	
B232Crociere "Transiti"	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	
B3 Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-	-	-	-	-	
B31 Pieni	-	-	-	-	-	-	-	
B32 Vuoti	-	-	-	-	-	-	-	
B33 di cui TEU "trasbordati"	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	
C1 Movimento veicoli/numero	-	-	-	-	-	-	-	
C2 Movimento veicoli/mt. Lineari	-	-	-	-	-	-	-	

Tabella 22 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2020-2021; fonte: studio Aiom 2021.

22_2_1_DDS_VAL AMB_6705_1_TESTO

Decreto del Direttore del Servizio valutazioni ambientali 30 dicembre 2021, n. 6705

DLgs. 152/2006 - art. 28. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 1 e 2 di cui al decreto SVA numero 5089, dd. 11 ottobre 2021 (SCR/1873). Proponente: Protezione civile della Regione FVG.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) ed in particolare l'articolo 28 relativo alla verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA e di VIA;
VISTA la legge regionale 7 settembre 1990, n. 43 (Ordinamento nella Regione Friuli - Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale);
VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 1361 dd. 3 settembre 2021 con la quale sono state approvate le linee guida per la formulazione delle condizioni ambientali e per la verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 d.lgs 152/2006 pubblicata sul BUR n. 37 di data 15 settembre 2021;
VISTO il decreto del direttore n. 5089 dd. 11 ottobre 2021 e le condizioni ambientali ivi previste;
VISTA l'istanza pervenuta in data 12 novembre 2021 presentata dalla Protezione civile della Regione FVG per l'attivazione della procedura di verifica di ottemperanza relativa alle condizioni ambientali n. 1 e 2 contenute nel decreto di compatibilità ambientale di cui all'oggetto;
VISTA la nota prot. SVA/62444/SCR/1873 dd. 15 novembre 2021 con la quale ai sensi della L.R. 7/2000 è stato comunicato l'avvio del relativo procedimento ed è stato richiesto:
- all'Ente Tutela Patrimonio Ittico l'espressione di un parere in ordine alla corretta ottemperanza della condizione ambientale numero 2 in qualità di soggetto coinvolto;
- all'ARPA (pur se non specificatamente indicata nel decreto quale soggetto coinvolto nella verifica di ottemperanza) l'espressione di un parere collaborativo nella valutazione della struttura e contenuti del piano di monitoraggio;

VISTA la documentazione trasmessa dal proponente in allegato alla citata istanza;
PRESO ATTO dei contenuti dei pareri pervenuti da parte di ARPA FVG con nota prot. 38750 del 7 dicembre 2021 e dell'E.T.P.I. con nota prot. 5335 del 6 dicembre 2021;
PRESO ATTO che con nota prot. 67217 del 9 dicembre 2021 sono state richieste integrazioni documentali alla ditta proponente, che risultano pervenute in data 24 dicembre 2021 e che a tal fine il procedimento è stato sospeso per la tempistica necessaria all'invio delle predette integrazioni;
RITENUTO, per le considerazioni e motivazioni di seguito riportate:
- in relazione alla condizione ambientale numero 1 è stato predisposto un documento dal titolo "piano delle soluzioni gestionali e tecniche di mitigazione degli impatti e riqualificazione fluviale" in cui vengono elencate e minimamente dettagliate nelle modalità esecutive, le soluzioni di natura tecnica e gestionale previste in progetto. All'interno della nota di trasmissione della documentazione integrativa è stato altresì specificato il nominativo del tecnico ambientale che supervisionerà le azioni in fase di cantiere ed espresso l'impegno a rispettare le indicazioni operative di cui alle precitate note di ARPA ed ETPI. La documentazione fornita risponde in maniere sufficiente alle richieste di cui alla condizione ambientale numero 1;
- il documento dal titolo "piano verifica efficacia opere di compensazione" corrisponde a quanto richiesto all'interno della condizione ambientale numero 2;

che le condizioni ambientali siano state correttamente ottemperate;
RITENUTO pertanto che la verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali in oggetto si sia conclusa positivamente;

DECRETA

Per le motivazioni sopra esposte, di concludere positivamente la verifica delle condizioni ambientali n. 1 e 2 del decreto n. 5089 dd. 11 ottobre 2021, attestando che le stesse risultano ottemperate ai sensi dell'art. 28 d. lgs. 152/2006 e della deliberazione della Giunta regionale 1361/2021;

Il decreto verrà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione e sul sito web della Regione e sarà inviato, a cura del predetto Servizio valutazioni ambientali, al proponente.
Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR del Friuli Venezia Giulia entro 60 giorni o

al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione del provvedimento sul BUR o dalla notifica del presente atto.

Trieste, 30 dicembre 2021

PENGUE

22_2_1_DGR_2022_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2022

L 1766/1927. Comune di Ravascletto (UD). Autorizzazione all'alienazione di terreni di uso civico in cc di Ravascletto.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTA la nota prot. n. 4504 del 12 novembre 2021 del Comune di Ravascletto intesa ad ottenere l'autorizzazione ad alienare al demanio stradale regionale un terreno soggetto al vincolo di uso civico, ai sensi degli articoli 12 e 24 della legge 16 giugno 1927, n. 1766 sul riordinamento degli usi civici;
CONSIDERATO che il terreno è catastalmente individuato come mappale 405 di mq. 36 ricompreso nel Foglio 21 del Comune di Ravascletto;
VISTA la deliberazione del Consiglio comunale n. 30 del 28 ottobre 2021, con la quale si esprime la volontà dell'Ente di alienare il suddetto terreno, adottata all'unanimità e dichiarata immediatamente eseguibile;
VISTO che sull'aspetto economico si è espresso il Servizio gestione immobili con nota prot. n. 29730 del 10 dicembre 2021, ritenendo congruo il valore unitario di € 0,20/mq. proposto all'Amministrazione comunale per l'acquisizione;
VISTO il parere del Commissario regionale agli usi civici di Trieste espresso con nota prot. n. 10058 del 28 dicembre 2021, che si esprime favorevolmente alla cessione del suddetto terreno;
RITENUTO pertanto di autorizzare il Comune di Ravascletto all'alienazione del suddetto terreno;
RAVVISATO di prescindere da qualunque altra questione che investa pareri o atti di competenza di uffici diversi, ferma restando l'osservanza delle norme in materia urbanistica e di tutela dell'ambiente;
PRECISATO altresì che, ai sensi dell'art. 3 comma 6 della L. 168/2017, il vincolo paesaggistico sulle zone gravate da usi civici di cui all'art. 142 comma 1 lettera h) del D.lgs. 42/2004 permane sul terreno in questione;
VISTI gli articoli 12 e 24 della Legge 16 giugno 1927, n. 1766;
VISTO l'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione della legge suddetta, approvato con R.D. 26 febbraio 1928 n. 332;
VISTO l'articolo 4, primo comma, n. 4) dello Statuto Regionale, approvato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO l'articolo 1 del D.P.R. 26 agosto 1965, n. 1116;
VISTO l'articolo 12, comma 46, della legge regionale 23 luglio 2009, n. 12;
SU PROPOSTA del Presidente della Regione,
all'unanimità,

DELIBERA

1. di autorizzare, per le motivazioni di cui in premessa, il Comune di Ravascletto all'alienazione dell'appezzamento di terreno individuato catastalmente come mappale 405 di mq. 36 ricompreso nel Foglio 21 del Comune di Ravascletto;
2. di prevedere che la presente autorizzazione si intenda automaticamente decaduta qualora entro un anno dalla sua comunicazione il Comune di Ravascletto non effettui l'alienazione del terreno;
3. di prescrivere che la somma incassata dal Comune a seguito dell'alienazione di cui alla presente deliberazione sia investita in titoli del debito pubblico intestati al Comune di Ravascletto, con vincolo a favore della Regione Friuli Venezia Giulia, per essere destinata, occorrendo, ad opere permanenti di interesse generale della collettività di Zovello;
4. di prescrivere che il Comune dia tempestiva comunicazione dell'esecuzione degli adempimenti autorizzati con la presente deliberazione al Commissario regionale agli usi civici e al Segretario Generale - Servizio Libro fondiario e usi civici;
5. di precisare che la presente autorizzazione attiene alla sola materia degli usi civici, ferma restando la osservanza delle norme in materia urbanistica e di tutela dell'ambiente e l'acquisizione di eventuali altri pareri od autorizzazioni;

6. di precisare altresì che, ai sensi dell'art. 3 comma 6 della L. 168/2017, il vincolo paesaggistico sulle zone gravate da usi civici di cui all'art. 142 comma 1 lettera h) del D.lgs. 42/2004, permane sul terreno in questione;
7. di prescrivere la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_DGR_2024_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2024

LR 19/2006, art. 31. Elenco strutture residenziali per anziani. Approvazione.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO l'articolo 31 della legge regionale 26 ottobre 2006, n. 19 (Disposizioni in materia di salute umana e sanità veterinaria e altre disposizioni per il settore sanitario e sociale, nonché in materia di personale) ed in particolare il comma 3 con il quale si prevede che la Giunta regionale, nelle more della riclassificazione delle strutture residenziali per anziani e dell'attuazione di quanto previsto dal capo VI del titolo II della legge regionale 31 marzo 2006, n. 6, approva e aggiorna annualmente l'elenco delle strutture residenziali per anziani, regolarmente autorizzate al funzionamento;
VISTA la legge regionale 12 dicembre 2019, n. 22 (Riorganizzazione dei livelli di assistenza, norme in materia di pianificazione e programmazione sanitaria e sociosanitaria e modifiche alla legge regionale 26/2015 e alla legge regionale 6/2006) e, in particolare, gli articoli 63, 64 e 65;
VISTI altresì:
- il decreto del Presidente della Regione 13 luglio 2015, n. 144, con il quale è stato emanato il "Regolamento di definizione dei requisiti, dei criteri e delle evidenze minimi strutturali, tecnologici e organizzativi per la realizzazione e per l'esercizio di servizi semiresidenziali e residenziali per anziani", ed in particolare il Titolo X, il quale disciplina il processo di riclassificazione delle strutture residenziali già funzionanti;
- il decreto del Presidente della Regione 20 dicembre 2017, n. 290 con cui è stato modificato il DPReg n. 144/2015 e in particolare l'articolo 27 che stabilisce che tale processo di riclassificazione si conclude entro 120 giorni dall'entrata in vigore del DPReg n. 290/2017;

PRESO ATTO che il processo di riclassificazione si è concluso il 04 maggio 2018;
ATTESO che il processo di accreditamento delle strutture non si è ancora concluso e che conseguentemente è ancora vigente la richiamata disposizione di cui alla LR 19/2006;
ACCERTATO che, ai sensi del comma 4 del su richiamato articolo 31 della LR 19/2006, nell'elenco delle strutture residenziali per anziani devono essere indicate la tipologia della struttura, la natura giuridica dell'ente gestore, il numero di posti letto autorizzati per autosufficienti e per non autosufficienti e la retta giornaliera applicata al netto delle contribuzioni regionali;
RILEVATO che, ai sensi del comma 5 del medesimo articolo 31, al fine della predisposizione dell'elenco annuale, gli enti gestori delle strutture residenziali per anziani devono comunicare alla Direzione competente, entro e non oltre il 31 gennaio di ogni anno, i dati sopra indicati;
PRESO ATTO che i dati di cui sopra, comunicati entro la scadenza del 31 gennaio 2021, non tengono conto delle successive modifiche sull'offerta di posti letto avvenute in corso d'anno;
VISTI altresì i commi 6 e 7 del già citato articolo 31 LR 19/2006 ai sensi dei quali:
- la retta di degenza deve essere comprensiva dei costi di vitto, alloggio, lavanderia e riscaldamento, nonché dei costi inerenti alle attività assistenziali, di animazione e di ricreazione;
- le rette di degenza, in vigore dal primo gennaio di ogni anno, possono essere modificate nel corso dell'anno solare solo in riduzione, a seguito di agevolazioni o contribuzioni destinate, anche indirettamente, a contenere i costi di gestione e, comunque, previa autorizzazione della Direzione centrale competente;

RICHIAMATO l'articolo 13 della legge regionale 8 aprile 1997, n. 10 (Legge finanziaria 1997) che introduce il contributo finalizzato all'abbattimento della retta giornaliera di accoglienza di persone non autosufficienti in strutture residenziali regolarmente autorizzate al funzionamento e convenzionate con le Aziende sanitarie territorialmente competenti;
VISTA la deliberazione n. 429 del 2 marzo 2018 con la quale la Giunta regionale, tra l'altro, ha fissato

l'entità del suddetto contributo e ha disposto che le Aziende sanitarie riconoscano alle strutture residenziali un rimborso per gli oneri sanitari da esse sostenuti per l'assistenza infermieristica e riabilitativa;
VISTA inoltre la deliberazione n. 124 del 30 gennaio 2020, che ha modificato e uniformato gli importi del rimborso dei suddetti oneri sanitari;
PRECISATO che, come da indicazioni fornite dalla Direzione centrale competente, gli importi delle rette dichiarate dalle strutture residenziali di cui all'allegato 1 al presente provvedimento sono indicati al netto del rimborso degli oneri sanitari e al lordo del contributo regionale per l'abbattimento della retta giornaliera di cui all'articolo 13 della LR 10/1997;
PRESO ATTO che, per calcolare l'importo che effettivamente rimane a carico dell'utente, le rette indicate all'allegato 1, devono essere ridotte di un importo pari a quello del contributo per l'abbattimento della retta di cui all'articolo 13 della LR 10/1997;
RITENUTO, pertanto, ai sensi del succitato articolo 31 della LR 19/2006, di approvare l'elenco delle residenze per anziani regolarmente autorizzate al funzionamento e operanti nell'ambito del territorio regionale per l'anno 2021, contenuto nell'allegato 1 al presente provvedimento;
TUTTO CIÒ PREMESSO, **SU PROPOSTA** dell'Assessore alla salute, politiche sociali e disabilità,
all'unanimità,

DELIBERA

1. Di approvare, quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, l'elenco delle residenze per anziani regolarmente autorizzate al funzionamento e operanti nell'ambito del territorio regionale per l'anno 2021, contenuto nell'allegato 1 al presente provvedimento.
2. La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	Ad Maiores	Corso Italia, 27 34122 - Trieste	040/638200	Privata di mercato	Terzo livello	76	0	0	76	€ 82,00	€ 84,00
ASU GI	ASP "ITIS"	Via Pascoli, 31 34129 - Trieste	040/3736210	Pubblica ASP	Terzo livello	411	0	0	411		€ 81,10
ASU GI	Casa Emmaus	Via Italo Svevo, 34 34145 - Trieste	040/3882111	Privata sociale	Terzo livello	122	0	0	122		€ 89,80
ASU GI	Casa Serena - Grado	Viale Papa Giovanni XXIII, 40 34073 - Grado	0431/896411	Pubblica comunale	Terzo livello	115	0	0	115		€ 70,00
ASU GI	Livia Ieralla	Loc. Padriciano, 199 34149 - Trieste	040/226260	Privata ente religioso	Terzo livello	112	0	0	112	€ 61,00	€ 61,00
ASU GI	Residenza per anziani Monfalcone	Via Crociera, 14 34074 - Monfalcone	0481/494819 0481/494906	Pubblica comunale	Terzo livello	120	0	0	120		€ 67,77
ASU GI	Rosa Mistica	Largo S. Luigi Scrosoppi , 2 34071 - Cormons	0481/60157 0481/61881	Privata ente religioso	Terzo livello	99	0	0	99		€ 75,00
ASU GI	Villa San Giusto	Corso Italia , 224 34170 - Gorizia	0481/596911	Privata ente religioso	Terzo livello	200	0	0	200		€ 90,60
ASU GI	Casa di riposo comunale di Muggia	Salita Ubaldini, 5 34124 - Muggia	040/3360350	Pubblica comunale	Secondo livello	64	0	23	41		€ 73,10
ASU GI	Centro per l'anziano	Via Carlo de Marchesetti, 8/1-3 34133 - Trieste	040/910252	Pubblica comunale	Secondo livello	203	22	108	73	€ 41,85	€ 73,11
ASU GI	F.lli Stuparich	Borgo San Mauro, 132 34011 - Duino Aurisina	040/2017462	Pubblica comunale	Secondo livello	78	0	30	48		€ 68,54
ASU GI	Fiori del Carso	Viale Stazione, 26/A 34011 - Duino Aurisina	040/3784300	Privata di mercato	Secondo livello	57	0	0	57	€ 55,00	€ 87,00
ASU GI	Futura-Anni d'oro	Via Cellini, 3 34132 - Trieste	040/660996	Privata di mercato	Secondo livello	44	0	0	44	€ 72,00	€ 90,00
ASU GI	Gregoretti	Via de Ralli, 1 34128 - Trieste	040/3593711	Pubblica comunale	Secondo livello	91	0	23	68		€ 78,93
ASU GI	Hotel Fernetti	Loc. Fernetti, 3/A 34016 - Trieste	040/3726410	Privata di mercato	Secondo livello	64	0	8	56	€ 75,00	€ 93,00

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	La Cjase	Viale Venezia Giulia, 74 34071 - Cormons	0481/60485	Pubblica comunale	Secondo livello	49	0	0	49	€ 45,50	€ 68,00
ASU GI	La Primula (sospesa)	Via del Molino a Vento, 74 34137 - Trieste	040/369575	Privata di mercato	Secondo livello	48	0	0	48	€ 75,00	€ 77,00
ASU GI	Le Magnolie	Via di Cologna, 29/1 34127 - Trieste	040/55307 040/568578	Privata di mercato	Secondo livello	45	0	0	45	€ 74,00	€ 87,00
ASU GI	Residenza "Angelo Culot"	Via Brigata Re, 31 34170 - Gorizia	0481/390701	Pubblica comunale	Secondo livello	60	0	0	60	€ 40,30	€ 77,50
ASU GI	Residenza "Corradini"	Via D'Annunzio, 14 34077 - Ronchi dei Legionari	0481/474577	Pubblica Comunale	Secondo livello	66	0	1	65		€ 81,82
ASU GI	Residenza "Mimosa"	Via Roma, 46 34075 - Pieris	0481/767245	Privata di mercato	Secondo livello	60	0	0	60		€ 90,70
ASU GI	Residenza Carducci	Via Carducci, 24 34125 - Trieste	040/763078	Privata di mercato	Secondo livello	40	0	0	40	€ 71,00	€ 89,00
ASU GI	San Domenico	Strada di Guardiella, 13 34128 - Trieste	040/568611	Privata ente religioso	Secondo livello	48	0	0	48		€ 80,50
ASU GI	Villa Sissi	Strada per Vienna, 55 34151 - Opicina	040/2171086	Privata sociale	Secondo livello	65	0	0	65	n.d.	n.d.
ASU GI	Villa Verde	Loc. Santa Croce, 12 34011 - Duino Aurisina	040/220813	Privata di mercato	Secondo livello	54	0	0	54	€ 65,00	€ 84,00
ASU GI	Albertina	Via Coroneo, 3 34133 - Trieste	040/365900	Privata di mercato	Primo livello	25	0	7	18	n.d.	n.d.
ASU GI	Casa Pensione I.S.A.	Via Pietro Blaserna, 12 34074 - Monfalcone	0481/412983	Privata di mercato	Primo livello	23	0	8	15	€ 67,00	€ 85,00
ASU GI	Casa Verde	Via di Servola, 180 34100 - Trieste	040/2605502	Privata di mercato	Primo livello	41	0	18	23	€ 59,18	€ 59,18
ASU GI	Centro demenze e Alzheimer Argo	Via Trieste, 71 34075 - S. Canzian D'Isonzo	0481/76409	Pubblica Comunale	Primo livello	13	0	0	13		€ 87,09
ASU GI	La Fenice	Via Imbriani, 2 34122 - Trieste	040/636666	Privata di mercato	Primo livello	38	0	11	27	€ 86,00	€ 86,00

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	La Meridiana	Via di Conconello, 29 34151 - Trieste	040/211511	Privata di mercato	Primo livello	30	0	0	30	€ 78,00	€ 98,00
ASU GI	La Perla	Via Imbriani, 2 34122 - Trieste	040/636666	Privata di mercato	Primo livello	34	0	0	34	€ 86,00	€ 86,00
ASU GI	Nonna Adriana	Via Torrebianca, 8 34122 - Trieste	040/362961	Privata di mercato	Primo livello	25	0	0	25	€ 75,00	€ 90,00
ASU GI	Raggio di Sole	Via Battisti, 22 34125 - Trieste	040/661758	Privata di mercato	Primo livello	52	0	0	52	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza "Anni Sereni in Viale"	Viale Gatteri, 6 34125 - Trieste	040/633452	Privata di mercato	Primo livello	25	0	7	18	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza "Arcobaleno"	Via Cellini, 3 34132 - Trieste	040/362013	Privata di mercato	Primo livello	34	0	0	34	€ 67,00	€ 88,00
ASU GI	Residenza "Brioni"	Loc. Lazzaretto, 4 34015 - Muggia	040/271730	Privata di mercato	Primo livello	39	0	0	39	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza "Elite"	Via Battisti, 17 34125 - Trieste	040/3481488	Privata di mercato	Primo livello	18	0	0	18	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza "Relax"	Via S. Maurizio, 13 34129 - Trieste	040/365070	Privata di mercato	Primo livello	25	0	0	25	€ 70,00	€ 88,00
ASU GI	Residenza "Rosy"	Via Montecchi, 6 34100 - Trieste	040/632792	Privata di mercato	Primo livello	16	0	0	16	€ 56,66	€ 66,66
ASU GI	Residenza "San Salvatore"	Via della Campagnola, 13 34072 - Gradisca D'Isonzo	0481/967940	Pubblica comunale	Primo livello	32	0	0	32	€ 40,90	€ 73,12
ASU GI	Residenza Antonella 2	Via S. Lazzaro, 17 34122 - Trieste	040/631020	Privata di mercato	Primo livello	23	0	0	23	n.d.	n.d.
ASU GI	Senilità	Via Coroneo, 3 34133 - Trieste	040/366766	Privata di mercato	Primo livello	25	0	0	25	€ 72,00	€ 90,00
ASU GI	Villa Iris	Loc. Log, 194 34018 - San Dorligo della Valle	040/8323666	Privata di mercato	Primo livello	25	0	0	25	€ 70,00	€ 88,00
ASU GI	Alida	Via S. Nicolò, 8 34121 - Trieste	040/633054	Privata di mercato	Base	24	0	24	0	€ 54,66	€ 64,66

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	Anni d'argento	Largo della Barriera Vecchia, 11 34129 - Trieste	040/636258	Privata di mercato	Base	15	0	15	0	€ 55,00	€ 55,00
ASU GI	Casa Fiorita	Strada Nuova per Opicina , 7 34151 - Trieste	040/55193	Privata di mercato	Base	25	0	25	0	€ 65,00	€ 65,00
ASU GI	Casa Zovenzoni	Via Zovenzoni, 6 34125 - Trieste	040/634546	Privata di mercato	Base	22	0	22	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Cellini	Via Cellini, 3 34132 - Trieste	040/365084	Privata di mercato	Base	22	0	22	0	€ 55,00	€ 59,00
ASU GI	Cinque Stelle	Via Torrebianca, 8 34132 - Trieste	040/3478042	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 54,66	€ 64,66
ASU GI	Danubio	Via S. Francesco, 16 34133 - Trieste	040/661385	Privata di mercato	Base	9	0	9	0	n.d.	n.d.
ASU GI	De Gressi	Via Cosolo, 19 34070 - Fogliano - Redipuglia	0434/504018	Pubblica Comunale	Base	18	10	8	0	€ 49,95	€ 78,03
ASU GI	Eden - IV piano	Largo della Barriera Vecchia, 11 (IV piano) 34131 - Trieste	040/7606599	Privata di mercato	Base	13	0	13	0	€ 55,00	€ 55,00
ASU GI	Eden - III piano	Largo della Barriera Vecchia, 11 (III piano) 34131 - Trieste	040/7606599	Privata di mercato	Base	17	0	17	0	€ 55,00	€ 55,00
ASU GI	Il Nido	Via Valdirivo, 22 34132 - Trieste	040/638879	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 53,00	€ 56,00
ASU GI	La Mia	Via Pozzo del Mare, 1 34121 - Trieste	040/2607640	Privata di mercato	Base	21	0	21	0	n.d.	n.d.
ASU GI	La Tua Casa - Via Genova 2°P	Via Genova, 23 (2°piano) 34121 - Trieste	040/636339	Privata di mercato	Base	22	0	22	0	€ 52,60	€ 52,60
ASU GI	La Tua Casa - Via Genova 3°P	Via Genova, 23 (3°piano) 34121 - Trieste	040/636239	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 52,60	€ 52,60
ASU GI	La Tua Casa - Via Giulia 1	Via Giulia, 1 34126 - Trieste	040/370223	Privata di mercato	Base	24	0	24	0	€ 52,60	€ 52,60
ASU GI	La Tua Casa - Via Giulia 5	Via Giulia, 5 34126 - Trieste	040/635744	Privata di mercato	Base	25	0	25	0	€ 52,60	€ 52,60

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	Le Rive	Via Belpoggio, 1 34123 - Trieste	040/765310	Privata di mercato	Base	24	8	16	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Mater Dei	Viale Raffaello Sanzio, 3 34128 - Trieste	040/53580	Privata ente religioso	Base	77	59	18	0	€ 57,66	€ 61,65
ASU GI	Moschion 1	Via Battisti, 22 (I piano) 34125 - Trieste	040/631144 040/368423	Privata di mercato	Base	18	0	18	0	€ 54,00	€ 58,00
ASU GI	Moschion 2	Via Battisti, 22 (II piano) 34125 - Trieste	040/631144 040/368423	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 54,00	€ 58,00
ASU GI	Nonno Felice	Via Stock , 2/2 34135 - Trieste	391/7604757	Privata di mercato	Base	24	0	24	0		€ 60,00
ASU GI	Renè	Via Santa Caterina, 5 34122 - Trieste	040/637204	Privata di mercato	Base	11	0	11	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Renè 2	Via Machiavelli, 13 34132 - Trieste	040/3478323	Privata di mercato	Base	17	0	17	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza "Anni Sereni" (chiusa per accorpamento)	Via Gatteri, 6 34125 - Trieste	040/633452	Privata di mercato	Base						
ASU GI	Residenza "Flora 1" (sospesa)	Via Valdirivo, 21 34132 - Trieste	040/7606118	Privata di mercato	Base						
ASU GI	Residenza "Flora 2"	Via Carducci, 32 34125 - Trieste	040/7600444	Privata di mercato	Base	21	0	21	0	€ 55,00	€ 58,33
ASU GI	Residenza "Flora 3"	Via del Lavatoio, 5 34100 - Trieste	040/2601568	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 48,33	€ 58,33
ASU GI	Residenza "Flora"	Via Torrebianca, 25 34100 - Trieste	040/361385	Privata di mercato	Base	12	0	12	0	€ 50,00	€ 56,60
ASU GI	Residenza "XX Settembre" (chiusa per accorpamento)	Via Gatteri, 6 34125 - Trieste	040/635338	Privata di mercato	Base						
ASU GI	Residenza Antonella	Via di Prosecco, 9 34016 - Trieste	040/211188	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Residenza Le rose Srl	Via Roma, 13, 3 P 34132 - Trieste	040/363360 347/8225691	Privata di mercato	Base	25	0	25	0	€ 56,66	€ 56,66

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU GI	Santa Chiara	Via Udine, 13 34132 - Trieste	040/413035	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 57,00	€ 57,00
ASU GI	Valdirivo	Via Valdirivo, 22 34132 - Trieste	040/3728722	Privata di mercato	Base	20	0	20	0	€ 55,00	€ 55,00
ASU GI	Venus	Via Carducci, 31 34133 - Trieste	040/660319	Privata di mercato	Base	13	0	13	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Vesta	Via Machiavelli, 22 34132 - Trieste	040/2458241	Privata di mercato	Base	14	0	14	0	€ 51,61	
ASU GI	Villa Amica	Via Rossetti, 56 34141 - Trieste	040/942482	Privata di mercato	Base	24	0	24	0		€ 50,00
ASU GI	Villa Elma	Via Revoltella, 69 34139 - Trieste	040/398207	Privata di mercato	Base	18	0	18	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Domus Mariae	Via Madonna del Mare, 5 34124 - Trieste	040/300771	Privata ente religioso	Alberghiera	45	45	0	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Maria Basiliadis	Via Pierluigi da Palestrina, 6 34133 - Trieste	040/371363	Privata ente religioso	Alberghiera	35	35	0	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Oasis	Via Machiavelli, 15 34132 - Trieste	040/367063	Privata di mercato	Alberghiera	17	17	0	0	€ 58,33	€ 58,33
ASU GI	Osiride Brovedani	Via Eulambio, 3 34072 - Gradisca D'Isonzo	0481/967511	Privata sociale	Alberghiera	98	98	0	0	€ -	€ -
ASU GI	Sacra Famiglia	Via Don Bosco, 66 34170 - Gorizia	0481/530341	Privata ente religioso	Alberghiera	20	20	0	0	€ 42,50	
ASU GI	Suore Scolastiche Francescane di Cristo Re	Via delle Docce, 34 34128 - Trieste	040/567851	Privata ente religioso	Alberghiera	18	18	0	0	€ 35,00	
ASU GI	Villa San Vincenzo De' Paoli	Via della Bona, 15 34170 - Gorizia	0481/531546	Privata sociale	Alberghiera	68	68	0	0	n.d.	n.d.
ASU GI	Domus Mariae SS. Reginae	Corso Italia , 120 34170 - Gorizia	0481/533888	Privata ente religioso	Comunità familiare	14	14	0	0	€ 40,00	
ASU GI	Sacro Cuore	Via del Cerreto, 2 34136 - Trieste	040/410096	Privata ente religioso	Comunità familiare	12	12	0	0	€ 40,77	

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU FC	Ardito Desio	Piazza Garibaldi, 7 33057 - Palmanova (UD)	0432/929372	Pubblica ASP	Terzo livello	117	23	11	83	€ 46,80	€ 78,54
ASU FC	ASP "Fondazione E. Muner De Giudici"	Via della Libertà, 19 33040 - Pradamano (UD)	0432/671684	Pubblica ASP	Terzo livello	81	5	0	76	€ 48,30	€ 87,80
ASU FC	ASP "Opera Pia Coianiz"	Via Coianiz, 8 33017 - Tarcento (UD)	0432/780711	Pubblica ASP	Terzo livello	210	55	0	155	€ 51,40	€ 80,50
ASU FC	Casa per Anziani di Cividale del Friuli	Viale Trieste , 42 33043 - Cividale del Friuli (UD)	0432/731048	Pubblica ASP	Terzo livello	233	0	0	233	€ 54,10	€ 83,20
ASU FC	Daniele Moro	Viale F. Duodo, 80 33033 - Codroipo (UD)	0432/909311	Pubblica ASP	Terzo livello	129	0	0	129		€ 82,70
ASU FC	G. Chiabà	Via Cristofoli, 18 33058 - San Giorgio di Nogaro (UD)	0431/65032	Pubblica ASP	Terzo livello	151	0	48	103	€ 48,40	€ 84,80
ASU FC	Italia Rovere Bianchi	Via Gonars, 11 33050 - Mortegliano (UD)	0432/762094 0432/760611	Pubblica comunale	Terzo livello	90	0	0	90	€ 45,00	€ 78,60
ASU FC	La Quiete	Via S. Agostino, 7 33100 - Udine	0432/886211	Pubblica ASP	Terzo livello	408	0	0	408		€ 81,60
ASU FC	Le Camelie	Via Stazione, 70 33048 - San Giovanni al Natisone (UD)	0432/757378	Privata di mercato	Terzo livello	80	0	0	80		€ 92,70
ASU FC	Residenza "Le Meridiane"	Via Gioacchino Rossini, 19/B 33041 - Aiello del Friuli (UD)	0431/99019	Privata di mercato	Terzo livello	118	0	0	118		€ 92,70
ASU FC	Residenza "Paolino Zucchini"	Via Vera Tonino, 1 33037 - Pasian di Prato (UD)	0432/690463	Privata di mercato	Terzo livello	120	0	0	120		€ 108,70
ASU FC	Residenza "S. Anna"	Via Tellini, 1 33100 - Udine	0432/600649 0432/526987	Privata sociale	Terzo livello	95	0	0	95		€ 90,14
ASU FC	Residenza per Persone non autosufficienti di S.Daniele	Via Dalmazia, 33 33038 - San Daniele del Friuli (UD)	0432/969011	Pubblica Azienda per i servizi Sanitari	Terzo livello	146	0	0	146		€ 73,00
ASU FC	San Luigi Scrosoppi	Via Morgagni , 5 33028 - Tolmezzo (UD)	0433/481611	Pubblica ASP	Terzo livello	166	0	0	166	€ 48,20	€ 75,50
ASU FC	Valentino Sarcinelli	Via Mercato , 12 33052 - Cervignano del Friuli (UD)	0431/388530	Pubblica comunale	Terzo livello	87	0	0	87	€ 38,58	€ 76,11

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU FC	Zaffiro - Rivignano	Via Nazario Sauro, 4 33061 - Rivignano (UD)	0432/775300	Privata di mercato	Terzo livello	150	30	30	90	€ 69,00	€ 100,00
ASU FC	Zaffiro Fagagna	Via dei Colli, 60 33034 - Fagagna (UD)	0432/811919	Privata di mercato	Terzo livello	120	0	0	120		€ 102,00
ASU FC	Zaffiro Magnano Green	Via Buia, 4 33010 - Magnano in Riviera (UD)	0432/781900	Privata di mercato	Terzo livello	120 (di cui 34 attivi)	0	0	120 (di cui 34 attivi)	n.d.	n.d.
ASU FC	Zaffiro Martignacco	Via della Vecchia Filatura, 26/1 33035 - Martignacco (UD)	0432/407311	Privata di mercato	Terzo livello	148	28	36	84	€ 77,00	€ 103,00
ASU FC	Zaffiro Tarcento	Via Sottocolle Verzan , 30 33017 - Tarcento (UD)	0432/781800	Privata di mercato	Terzo livello	189	20	85	84	€ 70,00	€ 99,00
ASU FC	Zaffiro Udine	Via Umago , 13 33100 - Udine	0432/814811	Privata di mercato	Terzo livello	118	0	0	118	n.d.	n.d.
ASU FC	ASP "Casa di Riposo Giuseppe Sirch"	Via del Klancic, 2 33049 - San Pietro al Natisone (UD)	0432/727013	Pubblica ASP	Secondo livello	60	0	0	60		€ 83,20
ASU FC	Casa di soggiorno per anziani di Gemona	Via Croce del Papa, 31 33020 - Gemona del Friuli (UD)	0432/972810	Pubblica comunale	Secondo livello	68	0	0	68	€ 70,50	€ 70,50
ASU FC	Centro Anziani "E. Tolazzi"	Via Giorgio Ermolli, 28 33015 - Moggio Udinese (UD)	0433/51999	Pubblica comunale	Secondo livello	71	0	0	71	€ 45,26	€ 73,56
ASU FC	COVIL "Matteo Brunetti"	Via Nazionale , 31 33026 - Paluzza (UD)	0433/775121	Pubblica ASP	Secondo livello	130	33	24	73	€ 47,20	€ 74,10
ASU FC	Nobili dè Pilosio (trasferita temporaneamente c/o Magnano Green)	Via Buja, 4 33010 - Magnano in Riviera (UD)	0432/851115	Pubblica comunale	Secondo livello	86				€ 41,00	€ 68,50
ASU FC	Residenza "Caris"	Via Montello, 55 33100 - Udine	0432/484736	Privata sociale	Secondo livello	60	0	0	60		€ 90,89
ASU FC	Residenza "Gelsomino"	Via Podgora, 16 33100 - Udine	0432/235612	Privata di mercato	Secondo livello	48	0	0	48	€ 90,70	€ 90,70
ASU FC	Residenza "Giacinto Blasoni"	Via Roggia, 4 33050 - Pavia di Udine (UD)	0432/564709	Privata di mercato	Secondo livello	40	0	0	40		€ 92,70
ASU FC	Residenza "I Tigli"	Via Santa Lucia, 53 33013 - Gemona del Friuli (UD)	0432/971520	Privata di mercato	Secondo livello	60	0	0	60		€ 92,70

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU FC	Residenza "Villa Orchidea"	Via Aquileia, 94 33050 - Pavia di Udine (UD)	0432/676898	Privata di mercato	Secondo livello	50	0	0	50		€ 92,70
ASU FC	Residenza Ianus	Viale S. Marco, 4 33057 - Palmanova (UD)	0432/924132	Privata sociale	Secondo livello	60	0	11	49		€ 81,54
ASU FC	Umberto I - Latisana	Via Sabbionera, 103 330532 - Latisana (UD)	0431/50202	Pubblica ASP	Secondo livello	56	0	0	56	€ 44,00	€ 79,30
ASU FC	Villa Nimis	Via Roma, 38 33045 - Nimis (UD)	0432/790113	Privata sociale	Secondo livello	60	0	6	54	€ 88,00	€ 88,00
ASU FC	Zaffiro Magnano	Via Cividina, 56 33010 - Magnano in Riviera (UD)	0432/781222	Privata di mercato	Secondo livello	134	0	88	46		€ 97,00
ASU FC	Albertone del Colle	Via S. Giovanni, 8 33010 - Venzone (UD)	0432/890850	Pubblica ASP	Primo livello	34	0	18	16	n.d.	n.d.
ASU FC	Casa di Riposo di Buja	Via Ursinis Piccolo, 2/23 33030 - Buja (UD)	0432/960192	Pubblica comunale	Primo livello	27	0	12	15	€ 49,00	€ 49,00
ASU FC	Casa Mafalda	Via Petrarca, 30 33041 - Aiello del Friuli (UD)	0431/99081	Pubblica comunale	Primo livello	60	0	0	60	€ 46,80	€ 75,00
ASU FC	Centro residenziale per anziani di Paularo	Via della Pineta, 2 33027 - Paularo (UD)	0433/711193	Privata sociale	Primo livello	25	0	0	25	€ 53,50	€ 54,50
ASU FC	La Villa Rosa	Via S. Zenone - Fraz. Muscoli, 112 33052 - Cervignano del Friuli (UD)	0431/34744	Privata di mercato	Primo livello	41	0	23	18	€ 55,00	€ 55,00
ASU FC	Monsignor Nigris	Via della Maina, 28 33021 - Ampezzo (UD)	0433/80970	Privata sociale	Primo livello	37	0	0	37		€ 74,64
ASU FC	Residenza polifunzionale di Campeglio	Via Soffumbergo, 19 33040 - Faedis (UD)	0432/711826	Pubblica comunale	Base	24	0	24	0	€ 52,26	
ASU FC	Casa di accoglienza del clero	Via Giuseppe Ellero, 3/4 33100 - Udine	0432/511185	Privata ente religioso	Personale religioso non autosufficiente	45	0	0	0	€ 32,90	€ 56,05
ASU FC	Santa Maria degli Angeli	Largo Padre Gregorio Fioravanti, 9 33013 - Gemona del Friuli (UD)	0432/898711 - 347/4291472	Privata ente religioso	Personale religioso non autosufficiente	40	0	0	0		€ 66,00
ASU FC	Centro Sociale Comunale per Anziani di Osoppo	Via Rosselli, 7 33010 - Osoppo (UD)	0432/975183	Privata sociale	Alberghiera	81	81	0	0	n.d.	n.d.

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
ASU FC	I Faggi	Via Micesio, 31 33100 - Udine	0432/886211	Pubblica ASP	Alberghiera	124	124	0	0	€ 34,86	
ASU FC	M. Stango Rodino	Via Bertagnolli, 1 33030 - Majano (UD)	0432/948466	Pubblica comunale	Alberghiera	81	81	0	0	€ 33,30	€ 37,30
ASU FC	Stati Uniti d'America	Via Stati Uniti d'America, 10 33029 - Villa Santina (UD)	0433/74364	Pubblica ASP	Alberghiera	96	96	0	0	€ 42,36	€ 48,36
ASU FC	Associazione "Residenti Comunità Alloggio" Nimis	Via S. Giacomo, 1 33045 - Nimis (UD)	0432/797344	Privata sociale	n.d.	11	11	0	0	n.d.	n.d.
ASU FC	Comunità alloggio "Associazione anziani"	Via Roma, 46 33040 - Taipana (UD)	0432/788296	Privata Sociale	n.d.	24	24	0	0	€ 31,66	
ASU FC	Comunità alloggio anziani - Pradielis 11	Fraz. Pradielis, 11 33010 - Lusevera (UD)	0432/787055 0432/787353	Privata sociale	n.d.	13	13	0	0	€ 26,67	
ASU FC	Comunità alloggio anziani - Pradielis 11/A	Fraz. Pradielis, 11/A 33010 - Lusevera (UD)	0432/787024	Privata sociale	n.d.	7	7	0	0	€ 26,67	
ASU FC	Comunità alloggio anziani - Villanova 110	Fraz. Villanova delle Grotte, 110 33010 - Lusevera (UD)	0432/787069	Privata sociale	n.d.	13	13	0	0	€ 26,67	
ASU FC	Comunità alloggio di Attimis	Piazza Aldo Moro, 1/A 33040 - Attimis (UD)	0432/711826	Pubblica comunale	n.d.	10	10	0	0	€ 33,61	

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
AS FO	ASP "Daniele Moro"	Via Roma , 27 33075 - Morsano al Tagliamento (PN)	0434/697046	Pubblica ASP	Terzo livello	113	0	0	113		€ 79,50
AS FO	ASP cordenonese "Arcobaleno"	Via Cervel, 68 33084 - Cordenons (PN)	0434/930440	Pubblica ASP	Terzo livello	113	0	20	93	€ 50,00	€ 73,10
AS FO	ASP di Spilimbergo	Viale Barbacane, 19 33097 - Spilmbergo (PN)	0427/2134	Pubblica ASP	Terzo livello	204	0	14	190		€ 83,00
AS FO	Casa di Riposo Parrocchia dei Santi, Vito, Modesto e Crescenzia Martiri	Via Savorgnano, 47 33078 - San Vito al Tagliamento (PN)	0434/842511	Privata ente religioso	Terzo livello	264	0	44	220	€ 45,00	€ 76,40
AS FO	Casa di soggiorno per anziani di Aviano	Via Aldo Moro, 13 33081 - Aviano (PN)	0434/652367	Pubblica comunale	Terzo livello	95	0	0	95		€ 68,90
AS FO	Casa Serena - Pordenone	Via Revedole, 88 33170 - Pordenone	0434/41221	Pubblica ASP	Terzo livello	271	0	58	213	€ 55,43	€ 77,40
AS FO	Centro Assistenza Anziani di Maniago	Via S. Mauro , 5 33085 - Maniago (PN)	0427/707400	Pubblica comunale	Terzo livello	86	0	0	86		€ 66,60
AS FO	Residenza "Le Betulle"	Via Vittorio Veneto , 91 33090 - Cavasso Nuovo (PN)	0427/77248	Pubblica ASP	Terzo livello	91	3	0	88	€ 53,90	€ 79,40
AS FO	Residenza "Micoli Toscano"	Via Favetti, 7 33080 - Zoppola (PN)	0434/97187	Privata sociale	Terzo livello	108	0	0	108		€ 75,00
AS FO	Residenza per anziani di Sacile	Via Ettoreo, 4 33077 - Sacile (PN)	0434/736384	Pubblica comunale	Terzo livello	86	0	0	86		€ 72,10
AS FO	Solidarietà - Mons. D. Cadore	Viale XXV Aprile, 42 33082 - Azzano Decimo (PN)	0434/640074	Pubblica ASP	Terzo livello	84	29	28	27		€ 71,50
AS FO	Umberto I - Pordenone	Piazza della Motta, 12 33170 - Pordenone	0434/223811	Pubblica ASP	Terzo livello	110	0	0	110	€ 55,43	€ 77,40
AS FO	Casa anziani Ada e Alfredo Arcicasa	Via Piazzetta, 4 33080 - San Quirino (PN)	0434/91250	Pubblica comunale	Secondo livello	44	0	0	44		€ 76,00
AS FO	Casa Lucia	Via Roma , 54 33087 - Pasiano di Pordenone (PN)	0434/6141001	Pubblica ASP	Secondo livello	60	30	30	0		€ 72,60
AS FO	Residenza "Casa dell'Emigrante C. e A. Carnera"	Via Gian Domenico Facchina, 82 33090 - Sequals (PN)	0427/93231 - 0427/93263	Pubblica ASP	Secondo livello	90	0	24	66	€ 53,90	€ 79,40

Allegato 1

ELENCO REGIONALE DELLE STRUTTURE RESIDENZIALI PER ANZIANI
ANNO 2021

Azienda sanitaria	Denominazione struttura	Indirizzo	Telefono	Natura giuridica	Livello autorizzativo	Posti letto totali	Posti letto autosuff. /N1	Posti letto N2	Posti letto N3	Retta minima per autosuff.	Reta minima per non autosuff.
AS FO	G. Fabricio	Via Villa Dote, 17 33090 - Clauzetto (PN)	0427/80205	Privata ente religioso	Primo livello	25	0	0	25	€ 51,00	€ 72,00
AS FO	La Panoramica	Via Tagliamento, 10 33094 - Pinzano al Tagliamento (PN)	0432/950890	Privata di mercato	Primo livello	47	0	23	24		€ 75,20
AS FO	Opera Colledani Bulian	Borgo S. Antonio, 9 33098 - Valvasone (PN)	0434/899390	Privata sociale	Alberghiera	25	25	0	0	€ 46,00	
AS FO	Residenza Assistenziale Alberghiera di Cimolais	Via XIX Ottobre, 43 33080 - Cimolais (PN)	0427/87035	Privata sociale	Alberghiera	32	32	0	0	€ 44,87	
AS FO	Casa alberina	Via Dante Alighieri, 30 33081 - Aviano (PN)	340 640 3995	Privata sociale	Comunità familiare	12	12	0	0	n.d.	n.d.
AS FO	Casa Colvera	Via Colvera, 1 33170 - Pordenone	0434/550073	Privata sociale	Comunità familiare	14	14	0	0	€ 46,77	
AS FO	Casa Lucia - Roveredo	Via Pionieri dell'Aria, 83 33080 - Roveredo in Piano	349/3605362	Privata sociale	Comunità familiare	9	9	0	0	€ 52,00	
AS FO	Casa per anziani Valeriano	Via Sottoplovia , 21 33094 - Pinzano al Tagliamento (PN)	0432/950643	Privata sociale	Comunità familiare	14	14	0	0	€ 40,00	
AS FO	Clara Drulea	Via San Quirino, 4 33084 - Cordenons (PN)	0434 932442	Privata di mercato	Comunità familiare	5	5	0	0	n.d.	n.d.
AS FO	Il Pellegrin	Via Battisti, 1 33086 - Montereale Valcellina (PN)	0427/75300	Pubblica comunale	Comunità familiare	17	17	0	0	€ 51,61	

VISTO: IL PRESIDENTE: FEDRIGA
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_DGR_2026_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2026

LR 14/2015, art. 3. Bando ponte 2022 a valere sull'attività 1.3.a "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale - Aree di specializzazione e traiettorie di sviluppo della strategia regionale per la specializzazione intelligente 2021-2027 (s4)" del POR FESR 2014-2020 finalizzato alla costituzione di un parco progetti rendicontabile nell'ambito del programma regionale cofinanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale 2021-2027. Approvazione.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione", e successive modifiche e integrazioni, e che abroga il Regolamento (CE) n. 1080/2006;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e successive modifiche e integrazioni, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;

VISTO l'Accordo di partenariato 2014-2020 con l'Italia CCI 2014IT16M8PA001 adottato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea 30 ottobre 2014 Ares(2014) n. 3601562, che stabilisce le modalità adottate dall'Italia per provvedere all'allineamento con la strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva nonché il mandato specifico di ciascun Fondo SIE secondo gli obiettivi basati sul Trattato dell'Unione Europea, compresa la coesione economica, sociale e territoriale, le modalità per provvedere a un'attuazione efficace dei Fondi SIE, le disposizioni relative al principio di partenariato e che contiene la sintesi degli approcci integrati allo sviluppo territoriale sulla base dei contenuti dei programmi e le modalità per provvedere a un'attuazione efficiente dei Fondi SIE;

VISTA la decisione della Commissione Europea C(2015) 4814 del 14 luglio 2015, che ha approvato il POR FESR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo 2014-2020, come da ultimo modificata dalla decisione della Commissione Europea C (2020) 8049 del 16 novembre 2020;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 1806 del 27 novembre 2020, con cui si prende atto della predetta Decisione della Commissione Europea;

VISTO il Regolamento (UE) 1060/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti;

VISTO il Regolamento (UE) 1058/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;

VISTA la proposta di Accordo di Partenariato 2021-2027 italiano, di data 13 dicembre 2021 inviato dal Dipartimento Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri alla Conferenza unificata delle Regioni del 16 dicembre 2021 per il relativo parere, prima di essere notificato alla Commissione Europea per la sua approvazione ai sensi dell'articolo 12 del Reg. (UE) 1060/2021;

CONSIDERATO inoltre che, a livello regionale, è in via di elaborazione la proposta di Programma regionale (PR) FESR 2021-2027 "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita";

VISTA la legge regionale 5 giugno 2015, n. 14, come modificata da ultimo con Legge Regionale 30 marzo 2021, n. 4, recante "Disposizioni di attuazione del Programma Operativo Regionale obiettivo <Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione> 2014-2020 e del Programma Regionale Obiettivo <Investimenti in favore dell'occupazione e della crescita> 2021-2027 cofinanziati dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR)";

TENUTO CONTO che, in particolare l'articolo 3 della Legge Regionale 14/2015, prevede che con Regolamento regionale di attuazione sono disciplinati gli aspetti relativi alla gestione e attuazione dei Programmi Regionali FESR per i periodi 2014-2020 e 2021-2027, ed in particolare la gestione del Fondo fuori bilancio, la ripartizione dei compiti tra Autorità di Gestione, le Strutture Regionali Attuatrici e gli Organismi intermedi e le procedure di gestione ordinaria e speciale dei Programmi;
VISTO il decreto del Presidente della Regione n. 200/Pres del 6 dicembre 2021, con cui è stato emanato il Regolamento per l'attuazione del POR FESR 2014-2020 e del PR FESR 2021-2027, cofinanziati dal fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR), in applicazione a quanto previsto dall'articolo 3 della citata legge regionale n. 14/2015;
VISTA la legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3 "RilancimpresaFVG - Riforma delle politiche industriali" ed in particolare l'articolo 22;
VISTO il decreto del Presidente della Regione n. 115/Pres del 13 luglio 2021 con cui è stato emanato il regolamento concernente modalità e criteri per l'attuazione degli interventi per l'innovazione delle imprese del manifatturiero e del terziario, previsti dagli articoli 21, 22 e 22 bis della legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3 e dalla programmazione comunitaria;
VISTA la propria deliberazione 22 ottobre 2021, n. 1634, con cui è stato approvato il calendario delle procedure di attivazione del POR FESR 2014-2020 aggiornato con un "bando ponte" a valere sull'Azione 1.3.a "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale", finalizzato alla creazione di un parco progetti prontamente rendicontabile nell'ambito del Programma Regionale FESR 2021-2027, al fine di accelerare la sua realizzazione nelle prime annualità e garantire il raggiungimento dei target finanziari e fisici posti dagli articoli 16 e 105 del Reg. UE 1060/2021;
DATO ATTO che il bando "ponte" afferisce all'obiettivo strategico 1 "Un'Europa più intelligente e competitiva", di cui all'art. 5 del Reg.(CE)1060/2021, e all'obiettivo specifico (a) un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), punto (i) Sviluppare e rafforzare la capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di nuove tecnologie, di cui all'art. 3 del Reg.(UE) 1058/2021;
VISTA la propria deliberazione 22 ottobre 2021, n. 1635, con la quale è stata approvata preliminarmente la revisione della Metodologia e dei criteri di selezione dell'Azione 1.3.a "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale", al fine di adeguare le medesime alle disposizioni sulle procedure di selezione definite dal nuovo quadro normativo europeo sulla programmazione 2021-2027, alla cornice della "Strategia regionale di specializzazione intelligente (S3) del Friuli Venezia Giulia per il periodo 2021-2027", nonché alle disposizioni della legge regionale 22 febbraio 2021, n. 3 "Disposizioni per la modernizzazione, la crescita e lo sviluppo sostenibile verso una nuova economia del Friuli Venezia Giulia (SviluppoImpresa)";
PRESO ATTO che la procedura scritta avviata dall'Autorità di gestione del POR FESR 2014-2020 con nota protocollo n. 12755 di data 29 ottobre 2021, finalizzata all'approvazione definitiva, da parte del Comitato di Sorveglianza del Programma, della suddetta Metodologia e dei criteri di selezione dell'Azione 1.3.a "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale", si è conclusa con esito positivo in data 17 novembre 2021;
PRESO ATTO che ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del succitato Regolamento emanato con DPReg. n. 200/2021, al Fondo di finanziamento dei programmi regionali cofinanziati dal FESR sono trasferite le risorse necessarie al finanziamento delle singole Azioni riferite agli Assi del Programma;
VISTA la propria deliberazione n. 2008 del 23 dicembre 2021 recante "Programma regionale FESR 2021-2027 del Friuli Venezia Giulia - investimenti a favore dell'occupazione e della crescita - di approvazione del Piano finanziario temporaneo e relativa pianificazione, ai sensi degli artt. 7 e 8 del citato Regolamento di attuazione del Programma emanato con DPReg n. 200/2021 che:

- ha individuato quale Struttura regionale attuatrice della procedura di attivazione relativa al bando "ponte" la Direzione centrale Attività produttive e turismo, Servizio industria e artigianato;
- ha definito la dotazione finanziaria complessiva di risorse regionali pari a euro 6.000.000,00 da destinare al bando "ponte" 1.3.a "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale";

CONSIDERATO che le predette risorse finanziarie possono essere integrate, tramite apposite deliberazioni giuntali di modifica del Piano finanziario del Programma, con eventuali dotazioni aggiuntive, nel rispetto delle caratteristiche ed entità dell'aiuto di cui al bando, al fine di aumentare l'efficacia dell'azione;
RILEVATO, inoltre, che l'articolo 7, comma 4, lettera a), del succitato Regolamento emanato con DPReg. n. 200/2021 prevede che la Giunta regionale, con deliberazione proposta dagli Assessori competenti per materia, approva i bandi e gli inviti con le relative procedure e termini, finalizzati all'identificazione dei beneficiari e/o delle operazioni;
VISTA la propria deliberazione n. 1915 del 10 dicembre 2021 concernente "Revisione delle opzioni di costo semplificate utilizzabili nell'ambito dei bandi per progetti di ricerca, sviluppo ed innovazione POR

FESR FVG 2014-2020 e PR FESR FVG 2021-2027", con cui, tra l'altro, sono state approvate le tabelle standard dei costi per la rendicontazione delle spese del personale delle imprese coinvolto nei progetti di ricerca, sviluppo ed innovazione;
TENUTO CONTO che i contenuti essenziali del bando "ponte" sono stati riportati e condivisi nell'incontro di Partenariato tenutosi in data 21 dicembre 2021;
VISTA la propria deliberazione n. 1970 del 23 dicembre 2021, con cui la Giunta regionale ha approvato, a seguito della conclusione del negoziato informale con la Commissione europea, la Strategia regionale per la specializzazione intelligente (S4) del Friuli Venezia Giulia per il periodo 2021-2027, che individua le aree di specializzazione e le relative traiettorie di sviluppo della Regione;
PRESO ATTO che, ai fini dell'attivazione del bando "ponte" a valere sulla predetta Attività 1.3.a, con nota prot. 37768 del 23 dicembre 2021 il Servizio industria e artigianato ha trasmesso all'Autorità di Gestione del POR FESR 2014-2020 l'ordine di servizio n. 7/2021/INDART del 23 dicembre 2021, con l'individuazione del personale competente allo svolgimento delle funzioni di gestione e controllo per l'attuazione della Linea d'intervento 1.3.a;
PRESO ATTO, altresì, che con e-mail del 23 dicembre 2021 il Servizio industria e artigianato ha trasmesso al Servizio gestione fondi comunitari la scheda di attivazione dell'attività medesima, che rappresenta il quadro programmatico di dettaglio nell'ambito del quale dovranno essere attuate le operazioni;
VISTO il bando "ponte" allegato, concernente "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale - Aree di specializzazione e traiettorie di sviluppo della strategia regionale per la specializzazione intelligente 2021-2027 (S4) - Bando 2022", di seguito "Bando", parte integrante della presente deliberazione, il quale definisce i criteri e le modalità per la concessione ed erogazione dei finanziamenti previsti dal Programma regionale FESR a favore delle imprese per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, al fine di consolidare e rafforzare la competitività del sistema economico regionale sviluppandone le specializzazioni produttive;
RITENUTO di estendere a centottanta giorni il termine previsto per la concessione del contributo all'articolo 19, comma 1 del Bando, in considerazione della tipologia del procedimento caratterizzato da una particolare complessità istruttoria e tenuto conto delle limitate risorse umane disponibili;
CONSIDERATO opportuno, in un'ottica di semplificazione dell'attività amministrativa, prevedere che alle disposizioni di natura operativa attinenti al presente Bando possano essere apportate successive eventuali rettifiche, integrazioni e adeguamenti con decreto del Direttore centrale attività produttive e turismo;
TENUTO CONTO che, in vista della pubblicazione del Bando, le Strutture coordinatrici S3 hanno ritenuto opportuno, anche in considerazione della raccomandazione formulata dalla Commissione europea alla Regione Friuli Venezia Giulia con riferimento al criterio di adempimento della Condizione abilitante tematica "Buona governance della Strategia di specializzazione intelligente nazionale o regionale" n. 4 "il funzionamento della cooperazione tra portatori di interesse (processo di scoperta imprenditoriale)", consultare preliminarmente i Coordinatori degli otto Gruppi di lavoro tematici costituiti per l'aggiornamento della Strategia in chiave post 2020 e i rappresentanti delle Direzioni centrali competenti per materia, con il coinvolgimento dei componenti della geometria variabile del Gruppo di lavoro inter direzionale denominato Segretariato tecnico S3 e, in alcuni casi, dei Direttori centrali membri del Comitato di Direzione, al fine di valutare, tra l'altro, l'inclusione o meno delle singole traiettorie di sviluppo afferenti alle cinque aree di specializzazione S4 2021-2027 nel Bando, in considerazione degli aspetti tecnologici e relativi all'innovazione di prodotto e di servizio che le caratterizzano;
RITENUTO, pertanto, opportuno, tenuto conto dell'approfondimento effettuato dalle Strutture coordinatrici S3 e delle indicazioni pervenute nel contesto dei citati Gruppi di lavoro, inserire nell'Allegato A al Bando soltanto le traiettorie di sviluppo della "Strategia regionale per la specializzazione intelligente 2021-2027 (S4)" di cui alla citata deliberazione 1970/2021, valutate come più pertinenti alle attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, sulla base degli aspetti tecnologici e relativi all'innovazione di prodotto che le caratterizzano;
ATTESO che l'Autorità di Gestione dei Programmi regionali FESR ha accertato la congruenza del Bando predisposto dalla struttura regionale attuatrice con la revisione della metodologia di applicazione e dei criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza con la citata procedura scritta avviata dall'Autorità di gestione del POR FESR 2014-2020 con nota protocollo n. 12755 di data 29 ottobre 2021 e conclusasi con esito positivo in data 17 novembre 2021;
CONSIDERATO che il presente bando costituisce anticipazione della Programmazione 2021-2027, che potrebbe richiedere elementi e requisiti ulteriori rispetto a quelli già previsti, resta salva la facoltà di apportare eventuali integrazioni successive finalizzate alla sola possibilità di rendicontare una parte dei progetti alla Commissione europea nell'ambito della Programmazione 2021-2027, fermo restando il finanziamento di tutti i progetti che risulteranno idonei secondo le disposizioni del bando stesso;
DATO ATTO infine che il presente bando soddisfa i criteri di cui all'articolo 73, paragrafo 1 e paragrafo 2, lettere b) e c) e i principi di cui all'articolo 9 paragrafo 4 del Reg. (UE) 1060/2021 in quanto:

- per la selezione delle operazioni sono stati applicati criteri e procedure non discriminatori e trasparenti, garantendo l'accessibilità per le persone con disabilità e la parità di genere e tenendo conto della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, del principi dello sviluppo sostenibile, del principio di non arrecare un danno significativo ai sensi dell'articolo 17 del Reg. (UE) 852/2021 e della politica dell'Unione in materia ambientale in conformità dell'articolo 11 e dell'articolo 191, paragrafo 1, TFUE;
- i criteri e le procedure assicurano che le operazioni da selezionare siano definite in modo da massimizzare il contributo del finanziamento dell'Unione al conseguimento degli obiettivi del Programma e a tal fine è stata operata un'attenta valutazione nella scelta e quantificazione degli indicatori di realizzazione e di risultato. Sono state inoltre elevate le percentuali minime di collaborazione richiesta tra imprese ed enti di ricerca o soggetti esterni che partecipano al progetto in forma di consulenze di ricerca e/o sviluppo contrattualizzate;
- garantisce che le operazioni selezionate che rientrano nel campo di applicazione di una condizione abilitante siano coerenti con le corrispondenti strategie e con i documenti di programmazione redatti per il soddisfacimento di tale condizione abilitante. In tal senso, il bando fa riferimento alle aree di specializzazione ed alle traiettorie di sviluppo della nuova S4, come sopra precisato. Inoltre è stata verificata la coerenza con la normativa in materia di aiuti di stato e con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;
- garantisce che le operazioni selezionate presentino il miglior rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi. In tal senso il bando presenta diversi correttivi, quali l'individuazione di tassi di intervento ridotti rispetto agli importi massimi consentiti dal Regolamento di esenzione e la riduzione dal 15% al 10% dell'importo delle spese generali legate alle spese di personale;

RITENUTO pertanto di approvare l'allegato Bando;

SU PROPOSTA dell'Assessore regionale alle attività produttive e turismo,

all'unanimità,

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni espresse in premessa, il Bando "ponte" concernente "Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale - Aree di specializzazione e traiettorie di sviluppo della strategia regionale per la specializzazione intelligente 2021-2027 (S4) - Bando 2022" , allegato alla presente deliberazione e parte integrante della stessa, il quale definisce i criteri, le modalità e i termini per la concessione ed erogazione dei finanziamenti previsti a favore delle imprese per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale;

2. di rinviare al Piano finanziario di cui alla DGR n. 2008/2021 in relazione alle risorse finanziarie assegnate al Bando, pari ad euro 6.000.000,00 di fondi del Piano Aggiuntivo Regionale (PAR);

3. di autorizzare il Direttore centrale attività produttive e turismo, per le finalità indicate in premessa, a provvedere con propri decreti, da pubblicare sul sito internet nella sezione dedicata al Bando e sul Bollettino Ufficiale della Regione, all'adozione di eventuali rettifiche, integrazioni ed adeguamenti delle disposizioni di natura operativa attinenti il suddetto Bando;

4. di pubblicare la presente deliberazione sul sito internet della Regione Friuli Venezia Giulia e sul Bollettino Ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

Allegato 1

BANDO

INCENTIVI ALLE IMPRESE PER ATTIVITÀ COLLABORATIVA DI RICERCA INDUSTRIALE E SVILUPPO SPERIMENTALE – AREE DI SPECIALIZZAZIONE E TRAIETTORIE DI SVILUPPO DELLA STRATEGIA REGIONALE PER LA SPECIALIZZAZIONE INTELLIGENTE 2021-2027 (S4) – BANDO 2022

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale attività produttive e turismo
Servizio industria e artigianato
Posta certificata: economia@certregione.fvg.it

Sommario

Capo I FINALITÀ E RISORSE

Art. 1 – Oggetto, finalità e regime di aiuto

1. Il presente bando stabilisce criteri e modalità per la concessione di contributi a fondo perduto alle imprese per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale al fine di consolidare e rafforzare la competitività del sistema economico regionale sviluppandone le specializzazioni produttive e costituisce una procedura di attivazione volta ad anticipare il Programma regionale Obiettivo "Investimenti in favore dell'occupazione e della crescita" 2021-2027 cofinanziato dal FESR (di seguito Programma) attraverso la selezione di progetti da rendicontare nell'ambito di detto Programma. Non essendo ancora approvato il Programma, il presente bando fa riferimento al Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020 (di seguito POR) Asse I Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione - Azione 1.3 Sostegno alle attività collaborative di R&S per lo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili, di nuovi prodotti o servizi – Attività 1.3.a – Attività di ricerca e sviluppo realizzate attraverso la cooperazione tra soggetti economici e tra soggetti economici e strutture scientifiche.
2. Il bando è emanato ai sensi della legge regionale 5 giugno 2015, n. 14 (Disposizioni di attuazione del Programma Operativo Regionale obiettivo "Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione" 2014-2020 e del Programma Regionale Obiettivo "Investimenti in favore dell'occupazione e della crescita" 2021-2027 cofinanziati dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR)) e dell'articolo 7, comma 3, lettera a) del regolamento regionale emanato con decreto del Presidente della Regione 6 dicembre 2021, n. 200 (Regolamento ai sensi della legge regionale 5 giugno 2015, n. 14 per l'attuazione del Programma operativo regionale (POR) FESR 2014 – 2020 "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e del Programma regionale (PR) FESR 2021 – 2027 "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", cofinanziati dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR)).
3. Il bando è inoltre emanato ai sensi dell'articolo 22 della legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3 (RilancimpresaFVG - Riforma delle politiche industriali) e del regolamento regionale emanato con decreto del Presidente delle Regione 13 luglio 2021, n. 115 (Regolamento concernente modalità e criteri per l'attuazione degli interventi per l'innovazione delle imprese del manifatturiero e del terziario, previsti dagli articoli 21, 22 e 22 bis della legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3 e dalla programmazione comunitaria).
4. I contributi per le iniziative di cui al presente bando sono concessi nel rispetto di quanto previsto all'articolo 25 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato, pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea serie L n. 187/1 di data 26 giugno 2014.
5. Con il presente bando l'Amministrazione regionale anticipa il perseguimento dei pertinenti risultati attesi nell'ambito del Programma. Detti risultati sono quantificati nelle tabelle seguenti in termini di indicatori di realizzazione e di risultato così come definiti dal Regolamento (UE) 1058/2021 e alle risorse finanziarie inizialmente stanziate con deliberazione della Giunta regionale n. 2008 del 23 dicembre 2021.

INDICATORI DI REALIZZAZIONE				
Codifica indicatore 2021/2027	Codifica indicatore 2014/2020	Unità di misura	Valore Obiettivo 31/12/2024	Valore obiettivo 31/12/2029
RCO 01	CO01	RCO 01 Imprese beneficiarie di un sostegno (di cui: microimprese, piccole, medie e grandi imprese) CO01 Numero di imprese che ricevono un sostegno	10	38
RCO 02	CO02	RCO 02 Imprese sostenute mediante sovvenzioni CO02 Numero di imprese che ricevono sovvenzioni	10	38
RCO 10	CO26	RCO 10 Imprese che collaborano con istituti di ricerca CO26 Numero di imprese che cooperano con istituti di ricerca	4	15
INDICATORI DI RISULTATO				

Codifica indicatore 2021/2027	Codifica indicatore 2014/2020	Unità di misura	Valore obiettivo 31/12/2029
RCR 01	CO08	RCR 01 Posti di lavoro creati presso i soggetti beneficiari di sostegno CO08 Crescita dell'occupazione nelle imprese in equivalenti a tempo pieno (n. nuovi occupati)	75
RCR 02	CO27	CO27Investimenti privati corrispondenti al sostegno pubblico in progetti di innovazione o R&S (in €) RCR 02 Investimenti privati abbinati al sostegno pubblico (di cui: sovvenzioni, strumenti finanziari)	8 Meuro
RCR 03	CO29	RCR 03 Piccole e medie imprese che introducono innovazioni a livello di prodotti e di processo CO29 Numero di imprese beneficiarie di un sostegno per introdurre prodotti che costituiscono una novità per l'impresa	28

6. Nella tabella seguente si riporta l'inquadramento del bando rispetto all'articolazione del POR FESR 2014-2020:

A.1: Asse POR	Asse I - Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione
A.2: Azione POR	Azione 1.3 - Sostegno alle attività collaborative di R&S per lo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili, di nuovi prodotti o servizi
A.3: Attività POR	Attività 1.3.a - Incentivi alle imprese per attività collaborativa di ricerca industriale e sviluppo sperimentale – aree di specializzazione agroalimentare e filiere produttive strategiche
A.4: Linea di intervento POR	(non pertinente)
A.5: Tipologia di operazione (natura CUP da tabella contesto PUC)	Codice natura 07: concessione di incentivi a unità produttive Codice tipologia 20: attività di ricerca
A.6: Obiettivo tematico (da Reg. UE 215/14)	OT1 – Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione
A.7: Priorità di investimento	1.b - Promuovere gli investimenti delle imprese in R&I sviluppando collegamenti e sinergie tra imprese, centri di ricerca e sviluppo e il settore dell'istruzione superiore, in particolare promuovendo gli investimenti nello sviluppo di prodotti e servizi, il trasferimento di tecnologie, l'innovazione sociale, l'ecoinnovazione, le applicazioni nei servizi pubblici, lo stimolo della domanda, le reti, i cluster e l'innovazione aperta attraverso la specializzazione intelligente, nonché sostenere la ricerca tecnologica e applicata, le linee pilota, le azioni di validazione precoce dei prodotti, le capacità di fabbricazione avanzate e la prima produzione, soprattutto in tecnologie chiave abilitanti, e la diffusione di tecnologie con finalità generali
A.8: Obiettivo specifico (da accordo di partenariato)	1.1 – Incremento delle attività di innovazione delle imprese
A.9: Campo di intervento (da Reg. UE 215/14)	002 - Processi di ricerca e innovazione nelle grandi imprese 064 - Processi di ricerca e innovazione nelle PMI (compresi i sistemi di buoni, il processo, la progettazione, il servizio e l'innovazione sociale)
A.10: Forma di finanziamento (da Reg. UE 215/14)	01 - Sovvenzione a fondo perduto
A.11: Meccanismo di erogazione territoriale (MET) (da Reg. UE 215/14)	07 – Non pertinente

7. Nella tabella seguente si riporta l'inquadramento del bando rispetto all'articolazione del Programma Regionale FESR 2021-2027:

A.1: Obiettivo strategico	1) un'Europa più competitiva, intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)
A.2: Asse PR FESR 2021/2027	(In corso di definizione)
A.3: Azione PR FESR 2021/2027	(In corso di definizione)
A.4: Tipologia di operazione (natura CUP da tabella contesto PUC)	(In corso di definizione)
A.5: Obiettivo specifico (da Reg. UE 1058/2021)	Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate
A.6: Ambito di intervento (da Reg. UE 1058/2021)	Le attività per la ricerca applicata e l'innovazione, compresi la ricerca industriale, lo sviluppo sperimentale e gli studi di fattibilità

A.7: Priorità di investimento	(In corso di definizione)
A.8: Obiettivo specifico (da accordo di partenariato)	Ricerca e innovazione (Obiettivo specifico 1.I)
A.9: Campi di intervento (da All. 1 Reg. UE 1060/2021)	Cod. 10 Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete Cod. 11 Attività di ricerca e innovazione in grandi imprese, comprese le attività in rete Cod. 29 Processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici Cod. 30 Processi di ricerca e innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, incentrati sull'economia circolare
A.10: Forma di finanziamento (da All1 tab. 2. Reg. UE 1060/2021)	1 - Sovvenzione
A.11: Meccanismo di erogazione territoriale (MET) (da All. 1 tabella 3 Reg. UE 1060/2021)	33 – Nessun orientamento territoriale

Art. 2 - Definizioni

1. Ai fini del presente bando si intende per:

a) *ricerca industriale (ricerca)*: ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze e capacità da utilizzare per sviluppare nuovi prodotti, processi o servizi o per apportare un notevole miglioramento ai prodotti, processi o servizi esistenti. Essa comprende la creazione di componenti di sistemi complessi e può includere la costruzione di prototipi in ambiente di laboratorio o in un ambiente dotato di interfacce di simulazione verso sistemi esistenti e la realizzazione di linee pilota, se ciò è necessario ai fini della ricerca industriale, in particolare ai fini della convalida di tecnologie generiche;

b) *sviluppo sperimentale (sviluppo)*: l'acquisizione, la combinazione, la strutturazione e l'utilizzo delle conoscenze e capacità esistenti di natura scientifica, tecnologica, commerciale e di altro tipo allo scopo di sviluppare prodotti, processi o servizi nuovi o migliorati. Rientrano in questa definizione anche altre attività destinate alla definizione concettuale, alla pianificazione e alla documentazione di nuovi prodotti, processi o servizi. Rientrano nello sviluppo sperimentale la costruzione di prototipi, la dimostrazione, la realizzazione di prodotti pilota, test e convalida di prodotti, processi o servizi nuovi o migliorati, effettuate in un ambiente che riproduce le condizioni operative reali laddove l'obiettivo primario è l'apporto di ulteriori miglioramenti tecnici a prodotti, processi e servizi che non sono sostanzialmente definitivi. Lo sviluppo sperimentale può quindi comprendere lo sviluppo di un prototipo o di un prodotto pilota utilizzabile per scopi commerciali, che è necessariamente il prodotto commerciale finale e il cui costo di fabbricazione è troppo elevato per essere utilizzato soltanto a fini di dimostrazione e di convalida. Lo sviluppo sperimentale non comprende tuttavia le modifiche di routine o le modifiche periodiche apportate a prodotti, linee di produzione, processi di fabbricazione e servizi esistenti e ad altre operazioni in corso, anche quando tali modifiche rappresentino miglioramenti;

c) *settore manifatturiero*: imprese che svolgono attività rientrante nella Sezione C della classificazione delle attività economiche ISTAT ATECO 2007, come risultante dal codice ATECO registrato nella visura camerale;

d) *settore terziario*: imprese che svolgano attività rientrante nelle seguenti Sezioni e Divisioni della classificazione delle attività economiche ISTAT ATECO 2007, come risultante dal codice ATECO registrato nella visura camerale:
   1) sezione D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata;
   2) sezione E: fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento;
   3) sezione F: Costruzioni;
   4) sezione G: commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli;
   5) sezione H: Trasporto e magazzinaggio limitatamente alle classi 52.10 (magazzinaggio e custodia) 52.24 (movimentazione merci) e 52.29 (Altre attività di supporto connesse ai trasporti);
   6) sezione I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione;
   7) sezione J: servizi di informazione e comunicazione limitatamente alle divisioni 58 (attività editoriali) 59 (attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore), 62 (produzione di software, consulenza informatica e attività connesse) e 63 (attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici);
   8) sezione M: attività professionali, scientifiche e tecniche limitatamente alle divisioni 71 (attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi tecniche), 72 (ricerca scientifica e sviluppo) e 74 (altre attività professionali, scientifiche e tecniche);
   9) sezione N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese, limitatamente alla divisione 79 (attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse);
   10) sezione R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento, limitatamente alla divisione 90 (attività creative, artistiche e di intrattenimento);

e) *microimprese, piccole e medie imprese (PMI)*: le imprese che soddisfano i requisiti di cui all'Allegato I al regolamento (UE) n. 651/2014, con riferimento in particolare ai seguenti parametri e soglie di classificazione, fatti salvi i criteri di determinazione di cui alla normativa citata, in particolare per quanto concerne le definizioni di impresa associata e collegata:

Dimensione	Occupati (tenuto conto delle imprese associate e collegate)	Fatturato o attivo di bilancio (tenuto conto delle imprese associate e collegate)	
Microimpresa	0-9	Max 2 ML	Max 2 ML
Piccola impresa	10-49	Max 10 ML	Max 10 ML
Media impresa	50-249	Max 50 ML	Max 43 ML

f) *impresa in difficoltà*: impresa che soddisfa almeno una delle seguenti circostanze:
1) nel caso di società a responsabilità limitata, diversa dalle PMI costituitesi da meno di tre anni, qualora abbia perso più della metà del capitale sociale sottoscritto a causa di perdite cumulate. Ciò si verifica quando la deduzione delle perdite cumulate dalle riserve (e da tutte le altre voci generalmente considerate come parte dei fondi propri della società) dà luogo a un importo cumulativo negativo superiore alla metà del capitale sociale sottoscritto;
2) nel caso di società in cui almeno alcuni soci abbiano la responsabilità illimitata per i debiti della società, diversa dalle PMI costituitesi da meno di tre anni, qualora abbia perso più della metà dei fondi propri, quali indicati nei conti della società, a causa di perdite cumulate;
3) qualora l'impresa sia oggetto di procedura concorsuale per insolvenza o soddisfi le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei suoi confronti di una tale procedura su richiesta dei suoi creditori;
4) qualora l'impresa abbia ricevuto un aiuto per il salvataggio e non abbia ancora rimborsato il prestito o revocato la garanzia, o abbia ricevuto un aiuto per la ristrutturazione e sia ancora soggetta a un piano di ristrutturazione;
5) nel caso di un'impresa diversa da una PMI, qualora, negli ultimi due anni il rapporto debito/patrimonio netto contabile dell'impresa sia stato superiore a 7,5 e il quoziente di copertura degli interessi dell'impresa (EBITDA/interessi) sia stato inferiore a 1,0;

g) *Strategia per la specializzazione intelligente*: Strategia regionale di specializzazione intelligente per il periodo 2021-2027 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (S4), approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 1970 del 23 dicembre 2021, che individua le aree di specializzazione e le traiettorie di sviluppo della Regione, di cui all'allegato A;

h) *TRL:* Technology readiness levels o Livello di maturità tecnologica, definizione mutuata dal programma Horizon per indicare il livello di maturità tecnologica ove le attività da implementare si dovrebbero collocare, per meglio comprendere l'impatto delle varie azioni all'interno del processo che dall'idea porta alla realizzazione di prodotti/servizi per il mercato:
1) TRL 1: principi di base osservati
2) TRL 2: concetto della tecnologia formulato
3) TRL 3: prova sperimentale del concetto
4) TRL 4: validazione in laboratorio del concetto
5) TRL 5: validazione della tecnologia nell'ambiente rilevante
6) TRL 6: dimostrazione della tecnologia nell'ambiente rilevante
7) TRL 7: dimostrazione della tecnologia nell'ambiente operativo
8) TRL 8: sistema completo e qualificato
9) TRL 9: sistema finito e perfettamente funzionante in ambiente reale;

i) *ente di ricerca*: università nonché istituti di ricerca e trasferimento tecnologico, indipendentemente dallo status giuridico (costituito secondo il diritto pubblico o privato) o fonte di finanziamento. Per gli istituti di ricerca e trasferimento tecnologico la finalità principale consiste nello svolgere attività di ricerca, di sviluppo sperimentale e di innovazione o nel diffonderne i risultati mediante l'insegnamento, la pubblicazione o il trasferimento di conoscenze. Non sono ricomprese le imprese che svolgono attività di ricerca, sviluppo, innovazione esclusivamente o comunque in via prevalente a fini commerciali;

j) *collaborazione effettiva*: la collaborazione tra almeno due imprese indipendenti finalizzata allo scambio di conoscenze o di tecnologie o al conseguimento di un obiettivo comune basato sulla divisione del lavoro, nella quale le parti definiscono di comune accordo la portata del progetto di collaborazione, contribuiscono alla sua attuazione e ne condividono i rischi e i risultati, che non sono cedibili a titolo oneroso tra i partner del progetto;

k) *soggetti indipendenti*: imprese non associate o collegate tra loro, secondo la nozione di associazione e collegamento di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 651/2014;

l) *normali condizioni di mercato*: una situazione in cui le condizioni relative all'operazione tra i contraenti non differiscono da quelle che sarebbero applicate tra imprese indipendenti e non contengono alcun elemento di collusione; il principio delle normali condizioni di mercato si considera soddisfatto se l'operazione si svolge nel quadro di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria;

m) *Comitato tecnico*: il Comitato tecnico di valutazione, di cui all'articolo 15 della legge regionale 10 novembre 2005, n. 26 (Disciplina generale in materia di innovazione, ricerca scientifica e sviluppo tecnologico);

n) *esperto*: esperto nella materia del progetto selezionato tra gli iscritti all'Elenco degli esperti in innovazione tecnologica del Ministero dello sviluppo economico, che su indicazione del Comitato tecnico, esprime una preliminare valutazione sul progetto di ricerca e sviluppo presentato, ai sensi dell'articolo 15, comma 5 della legge regionale 26/2005;
o) *Autorità di Gestione (AdG)*: l'organismo responsabile della gestione e attuazione dei Programmi regionali attuativi del FESR, come specificato nell'articolo 6 del regolamento di attuazione dei Programmi emanato con decreto del Presidente della Regione n. 200/2021. Tale organismo è individuato nel Servizio gestione fondi comunitari della Direzione centrale finanze;
p) *Struttura Regionale Attuatrice (SRA)*: il Servizio industria e artigianato della Direzione centrale attività produttive e turismo, responsabile dell'attuazione e della gestione dell'Attività 1.3.a prevista dal POR FESR 2014-2020, che esercita le funzioni e assume le responsabilità connesse all'attuazione del Programma Operativo, secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del regolamento di attuazione del POR emanato con decreto del Presidente della Regione n. 200/2021.

Art. 3 - Dotazione finanziaria

1. Ai sensi dell'articolo 7, commi 2 e 4, del Regolamento regionale per l'attuazione del Programmi regionali attuativi del FESR emanato con decreto del Presidente della Regione n. 200/2021, la dotazione finanziaria del bando è pari ad euro 6.000.000,00 di fondi del Piano Aggiuntivo Regionale (PAR), come da assegnazione riportata nella deliberazione della Giunta regionale n. 2008/2021 di approvazione del Piano finanziario.
2. Le risorse finanziarie individuate dalla deliberazione della Giunta regionale n. 2008/2021 possono essere integrate, tramite deliberazione della Giunta regionale di aggiornamento e revisione del piano finanziario del programma e di revisione della relativa pianificazione finanziaria e di risultato.

Capo II BENEFICIARI E REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ

Art. 4 - Soggetti beneficiari e requisiti di ammissibilità

1. Possono beneficiare dei contributi di cui al presente bando le micro, piccole, medie e grandi imprese del settore manifatturiero e terziario, come definiti all'articolo 2, comma 1, lettere c) e d), che svolgono attività primaria o secondaria coerente con il progetto presentato.
2. Le imprese beneficiarie devono possedere i seguenti requisiti:
a) essere regolarmente costituite e iscritte nel Registro delle imprese delle CCIAA o, per le imprese non residenti nel territorio italiano, essere costituite secondo le norme di diritto civile e commerciale vigenti nello Stato di residenza e iscritte nel relativo registro delle imprese, fatto salvo quanto previsto al comma 4;
b) avere sede legale o unità operativa in cui realizzare il progetto, attiva nel territorio regionale e regolarmente registrata presso la CCIAA di competenza, fatto salvo quanto previsto al comma 4;
c) non trovarsi nelle condizioni ostative previste dalla vigente normativa antimafia, qualora il contributo concedibile superi i 150.000,00 euro;
d) trovarsi in situazione di regolarità contributiva nei confronti degli enti previdenziali ed assistenziali;
e) possedere un'adeguata capacità amministrativa ed operativa per realizzare l'iniziativa, valutata nell'ambito dei criteri di valutazione inerenti la qualità delle competenze, dettagliati nell'allegato C.
3. I soggetti devono possedere inoltre i seguenti requisiti attestati con dichiarazione sostitutiva di atto notorio:
a) non essere impresa in difficoltà, come definita all'articolo 2, comma 1, lettera f);
b) non trovarsi in stato di liquidazione o di fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo ed ogni altra procedura concorsuale prevista dalla legge, né avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni nei propri confronti;
c) possedere un'adeguata capacità economico-finanziaria per la realizzazione del progetto, come definita nell'allegato D;
d) non essere destinatari di sanzioni interdittive, concernenti l'esclusione da agevolazione, finanziamenti, contributi o sussidi, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 (Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300);
e) rispettare le norme vigenti in tema di sicurezza sul lavoro ai sensi dell'articolo 73 della legge regionale 5 dicembre 2003, n. 18 (Interventi urgenti nei settori dell'industria, dell'artigianato, della cooperazione, del commercio e del turismo, in materia di sicurezza sul lavoro, asili nido nei luoghi di lavoro, nonché a favore delle imprese danneggiate da eventi calamitosi).
4. Possono presentare domanda di contributo anche le imprese che all'atto della presentazione della domanda non abbiano la sede o un'unità operativa attiva sul territorio della regione Friuli Venezia Giulia. L'apertura in regione della sede o dell'unità

operativa, da iscriversi presso il Registro delle imprese, deve intervenire prima dell'avvio del progetto e deve essere comunicata tempestivamente alla SRA. In caso contrario il contributo non viene concesso.
5. L'impresa si impegna a comunicare alla SRA l'eventuale variazione della dimensione aziendale intervenuta tra la presentazione della domanda e la comunicazione della concessione del contributo. La variazione della dimensione aziendale dell'impresa beneficiaria, successiva alla concessione del contributo, non comporta la rideterminazione del contributo concesso.
6. I requisiti di cui al comma 2, lettere c) e d), concernenti la normativa antimafia e la regolarità contributiva, sono accertati successivamente all'approvazione della graduatoria e prima della concessione del contributo.
7. Nel caso in cui il beneficiario sia un consorzio con attività esterna, fatte salve le società consortili, o una rete d'impresa avente soggettività giuridica (rete soggetto), almeno il 75% dei componenti dell'aggregazione deve avere una sede operativa nel territorio regionale e la maggioranza degli stessi deve avere natura di soggetto privato.

Art. 5 - Settori e attività escluse

1. Non sono ammesse a contributo le imprese che svolgono attività non rientranti nei settori manifatturiero e terziario, di cui all'articolo 2, comma 1, lettere c) e d), come risultanti dal codice ATECO registrato nella visura camerale.
2. Ai sensi del regolamento (UE) n. 1301/2013 e del regolamento (UE) n. 1058/2021, non sono in particolare ammesse a contributo le imprese che svolgono attività di fabbricazione, trasformazione e commercializzazione del tabacco e dei prodotti del tabacco, identificate dai seguenti codici ISTAT ATECO 2007:
a) 12.00.00 Industria del tabacco;
b) 46.21.21 Commercio all'ingrosso di tabacco grezzo;
c) 46.35.00 Commercio all'ingrosso di prodotti del tabacco.

Capo III INTERVENTI FINANZIABILI E SPESE AMMISSIBILI

Art. 6 - Progetti ammissibili

1. Sono finanziabili progetti di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale specificatamente attinenti e rivolti ad almeno una delle aree di specializzazione e coerenti con almeno una delle relative traiettorie di sviluppo della Strategia per la specializzazione intelligente della Regione Friuli Venezia Giulia, indicate nell'allegato A, realizzati nelle sedi o unità operative localizzate nel territorio regionale in cui l'impresa realizza abitualmente attività di produzione di beni o servizi e sono stabilmente collocati il personale e le attrezzature che verranno utilizzate per la realizzazione del progetto.
2. Sono finanziabili progetti classificabili dal livello 2 al livello 8 delle TRL, come definite all'articolo 2, comma 1, lettera h), nonché nel livello 9 nei limiti di quanto previsto dalla definizione di sviluppo sperimentale.
3. I progetti devono essere realizzati in forma collaborativa secondo almeno una delle seguenti modalità:
a) collaborazione effettiva tra imprese indipendenti, come definita all'articolo 2, comma 1, lettera j), che presentano domanda di contributo a valere sul presente bando, di cui almeno una è PMI e nessuna sostiene singolarmente oltre il 70 per cento e meno del 10 per cento della spesa complessiva ammissibile del progetto, di seguito denominata "progetto congiunto", nell'ambito del quale si collocano i singoli interventi dei partner;
b) collaborazione con enti di ricerca, che partecipano al progetto in virtù di un contratto di ricerca, il cui valore sia almeno pari al 10 per cento della spesa complessiva ammissibile del progetto;
c) collaborazione con altri soggetti esterni all'impresa, indipendenti dalla stessa, che partecipano al progetto in forma di consulenze di ricerca e/o sviluppo contrattualizzate, il cui valore sia almeno pari al 20 per cento della spesa complessiva ammissibile del progetto.
4. Le mere prestazioni di terzi relative ad aspetti marginali del progetto e le lavorazioni necessarie all'attività di ricerca e sviluppo, tra cui la costruzione dei prototipi, l'effettuazione di test e prove non sono considerate collaborazione di cui al comma 3, lettere b) e c).
5. Ai sensi dell'articolo 9 comma 4 del Regolamento (UE) 1060/2021 non sono finanziabili i progetti che risultino violare il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali così come definito dall'articolo 17 del Reg. (UE) 852/2020.

Art. 7 - Spese ammissibili

1. Sono ammissibili a finanziamento le spese strettamente funzionali alla realizzazione dei progetti finanziabili sostenute nell'arco di durata del progetto, come precisato all'articolo 10, fatte salve le spese per la certificazione di cui all'articolo 23, che possono essere sostenute successivamente alla conclusione del progetto.
2. Sono ammissibili le spese rientranti nelle seguenti voci di spesa, come specificatamente dettagliate nell'allegato E:

a) personale impiegato nelle attività di ricerca e sviluppo (responsabile del progetto, ricercatori, tecnici/operai), con sede di lavoro sul territorio regionale e operante nella sede in cui viene realizzato il progetto, nella misura in cui è impiegato nello stesso. Le spese del personale sono determinate con modalità semplificata attraverso l'applicazione di tabelle standard di costi unitari, come dettagliato nell'allegato E;
b) strumenti e attrezzature specifici, nuovi di fabbrica, acquistati nel periodo di realizzazione dello stesso, in misura pari al valore dell'ammortamento riferibile al periodo di effettivo utilizzo nell'ambito del progetto, nel limite delle quote fiscali ordinarie di ammortamento. Nel caso le attrezzature non siano soggette ad ammortamento, sono imputabili per l'intero costo. Sono ammissibili anche beni acquisiti tramite leasing o noleggio nel limite delle quote riferite al periodo di realizzazione del progetto;
c) consulenze qualificate per attività tecnico-scientifiche di ricerca industriale e/o sviluppo sperimentale, studi, progettazione e similari, alle normali condizioni di mercato, affidati attraverso contratto a:
1) enti di ricerca, come definiti all'articolo 2, comma 1, lettera i);
2) altri soggetti esterni all'impresa, indipendenti dalla stessa, in possesso di adeguate e documentate competenze ed esperienze professionali pertinenti alle consulenze commissionate;
d) prestazioni e servizi necessari all'attività di ricerca e sviluppo, non direttamente imputabili alla realizzazione fisica di prototipi e acquisiti da soggetti esterni alle normali condizioni di mercato, tra cui l'effettuazione di test, prove e i servizi in cloud, nonché, fino ad un limite massimo di importo ammissibile pari a euro 2.500,00, le attività di certificazione della spesa di cui all'articolo 23;
e) beni immateriali, quali software specialistici, diritti di licenza, brevetti, know-how, utilizzati per il progetto, acquisiti nel periodo di realizzazione del progetto da soggetti esterni indipendenti alle normali condizioni di mercato. Tali beni sono ammissibili in misura pari al valore dell'ammortamento riferibile al periodo di effettivo utilizzo nell'ambito del progetto, nel limite delle quote fiscali ordinarie di ammortamento. Nel caso i beni non siano soggetti ad ammortamento, sono imputabili per l'intero costo. Sono ammissibili anche beni immateriali acquisiti tramite leasing o noleggio nel limite delle quote riferite al periodo di realizzazione del progetto;
f) realizzazione prototipi, quali costi per prestazioni e lavorazioni, acquisite da soggetti esterni alle normali condizioni di mercato, nonché per materiali, inclusi componenti, semilavorati e loro lavorazioni, per la realizzazione fisica di prototipi, dimostratori e/o impianti pilota. I costi relativi ai prototipi di elevato valore sono ammessi parzialmente, su indicazione del Comitato tecnico, in una percentuale variabile dal 30% al 70% della spesa sostenuta, in funzione del possibile utilizzo pluriennale, della commercializzazione e/o del valore residuo degli stessi a conclusione del progetto;
g) materiali di consumo, direttamente imputabili al progetto e non relativi alla realizzazione di prototipi;
h) spese generali supplementari di gestione, derivanti dalla realizzazione del progetto, da calcolarsi con modalità semplificata a tasso forfettario nella misura del 10 per cento dei costi relativi al personale.
3. I criteri per l'ammissibilità, la determinazione e la documentazione delle spese di cui al comma 2 sono riportati nell'allegato E e devono essere rispettati pena l'inammissibilità delle stesse.

Art. 8 - Spese non ammissibili

1. Per la realizzazione delle iniziative di cui al presente bando non sono considerate ammissibili le spese diverse da quelle previste all'articolo 7 e, in particolare, le spese relative a:
a) apprendisti, stagisti e personale in somministrazione, viaggi e missioni dei dipendenti e dei soci/titolari dell'impresa e corsi di formazione del personale, fatto salvo l'addestramento sugli strumenti acquisiti per il progetto;
b) responsabile del progetto, ricercatori e personale tecnico di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a) e consulenti di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), privi di adeguata esperienza professionale in relazione all'attività da svolgere nel progetto;
c) spese non strettamente funzionali alla realizzazione del progetto;
d) beni immobili, impianti generali, opere edili, acquisto di arredi ed automezzi;
e) beni e servizi acquisiti da partner del medesimo progetto congiunto;
f) beni o materiali usati;
g) prelievi di magazzino;
h) operazioni di lease-back;
i) consulenze continuative o periodiche e connesse all'attività ordinaria dell'impresa, quali consulenze economico-finanziarie, servizi di contabilità o revisione contabile, consulenze fiscali e legali;
j) iniziative di pubblicità e ricerche connesse al marketing;
k) attività di consulenza avente per oggetto la predisposizione della domanda di contributo e della rendicontazione;
l) certificazione di qualità;
m) redazione, predisposizione e aggiornamento di manuali d'uso e manuali utente;
n) servizi propedeutici alla brevettazione e registrazione dei brevetti;
o) canoni di manutenzione e assistenza e canoni periodici per aggiornamento ordinario dei software;

p) IVA e ogni altro tributo od onere fiscale, salvo nei casi in cui sia non recuperabile dal beneficiario;
q) garanzie fornite da istituti bancari, assicurativi o finanziari;
r) spese accessorie quali interessi debitori, aggi, perdite di cambio ed altri oneri meramente finanziari.

Art. 9 - Limiti di spesa e di contributo

1. Il limite minimo di spesa ammissibile del progetto per ciascuna impresa in relazione alla dimensione della stessa, è il seguente:
a) piccola impresa 60.000,00 euro;
b) media impresa 200.000,00 euro;
c) grande impresa 350.000,00 euro.
2. Il limite massimo di contributo concedibile a ciascuna impresa è di 600.000,00 di euro.

Art. 10 - Durata e termini di realizzazione del progetto

1. Il progetto deve essere avviato in data successiva a quella di presentazione della domanda, pena l'inammissibilità della stessa, e può avere una durata massima di 18 mesi. La durata in mesi viene indicata nella domanda di contributo. Il termine di conclusione del progetto può essere prorogato secondo le modalità di cui al comma 9.
2. Il progetto deve comunque essere avviato entro 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria. In caso di inosservanza del suddetto termine il contributo non viene concesso o la concessione revocata, qualora già intervenuta.
3. Le imprese comunicano, entro il termine di 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, la data di avvio e la data di prevista conclusione del progetto, utilizzando il facsimile disponibile sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.
4. In difetto della comunicazione di cui al comma 3, la SRA assegna all'impresa un ulteriore termine di 15 giorni per provvedere. Qualora il termine assegnato decorra inutilmente, il contributo non viene concesso.
5. La proroga del termine di avvio del progetto è ammessa una sola volta nel limite massimo di 30 giorni a condizione che la richiesta sia debitamente motivata e presentata entro il termine di 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, di cui al comma 3.
6. Per data di avvio del progetto si intende il verificarsi della prima delle seguenti circostanze:
a) nel caso di prestazioni fornite dal personale, l'inizio effettivo dell'attività legata all'iniziativa, come attestato nel diario del progetto;
b) nel caso di fornitura di beni, la data dell'ordine giuridicamente vincolante ovvero, in mancanza, la data del documento di trasporto. In assenza di quest'ultimo, la data della prima fattura;
c) nel caso di fornitura di servizi, consulenze e collaborazioni, la data di stipula del contratto ovvero la data di efficacia dello stesso qualora sospensivamente condizionata all'ottenimento del contributo oppure, in mancanza, la data della prima fattura.
7. Per data di conclusione del progetto si intende il verificarsi dell'ultima delle seguenti circostanze:
a) nel caso di prestazioni fornite dal personale, la conclusione effettiva dell'attività legata all'iniziativa, come attestato nel diario del progetto;
b) nel caso di fornitura di beni, la data dell'ultima fattura o, se successiva, la data del documento di trasporto;
c) nel caso di fornitura di servizi, la data di conclusione della prestazione specificata nel contratto ovvero la data dell'ultima fattura.
8. Le date di avvio e conclusione del progetto realizzato in collaborazione tra più imprese devono riferirsi al progetto congiunto e non ai singoli interventi, anche qualora le imprese partner intervengano soltanto in specifiche fasi del progetto medesimo.
9. Il beneficiario può presentare una o più richieste di proroga del termine di conclusione del progetto, entro il limite massimo complessivo di 3 mesi, a condizione che la stessa sia debitamente motivata e presentata prima della scadenza del termine di conclusione comunicato ai sensi del comma 3. Nel caso di progetti congiunti la proroga e riferita all'intero progetto e non ai singoli interventi.
10. Per motivate esigenze straordinarie legate al completamento del progetto, può essere autorizzata un'ulteriore proroga rispetto al termine del progetto già prorogato ai sensi del comma 9, entro il limite massimo complessivo di 3 mesi, su autorizzazione dell'Autorità di Gestione, tenuto conto dell'avanzamento e del raggiungimento degli obiettivi di spesa del PR FESR 2021-2027.
11. Le proroghe del termine di conclusione del progetto sono autorizzate dalla SRA entro 60 giorni dalla richiesta.
12. In caso di mancato accoglimento dell'istanza di proroga del termine di conclusione del progetto oppure di presentazione dell'istanza stessa oltre la scadenza di detto termine, sono comunque fatte salve le spese sostenute ed ammissibili fino alla data di conclusione del progetto comunicata ai sensi del comma 3, previa valutazione del Comitato tecnico sull'effettiva e

compiuta realizzazione del progetto secondo la sua finalità originaria.

Art. 11 - Intensità dell'agevolazione

1. L'intensità di aiuto applicabile alle spese ammissibili è la seguente:

	Dimensione impresa	*Ricerca*	*Sviluppo*
a)	Micro e piccola impresa	55%	30%
b)	Micro e piccola impresa che realizza il progetto in collaborazione effettiva con altre imprese, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lett. a)	70%	45%
c)	Media impresa	45%	20%
d)	Media impresa che realizza il progetto in collaborazione effettiva con altre imprese, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lett. a)	60%	35%
e)	Grande impresa	35%	10%
f)	Grande impresa che realizza il progetto in collaborazione effettiva con altre imprese, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lett. a)	50%	25%

2. Le intensità dell'aiuto di cui al comma 1 sono maggiorate nella misura del 5% nel caso in cui il progetto abbia una durata, comprensiva di eventuali proroghe, non superiore a 12 mesi.

Art. 12 - Divieto di cumulo

1. I contributi previsti dal presente bando non sono cumulabili con altre misure di aiuto di Stato, anche in regime "de minimis", e finanziamenti europei a gestione diretta, concessi per le medesime spese.
2. In deroga a quanto disposto dal comma 1, i contributi sono cumulabili con gli aiuti erogati sotto forma di garanzia, anche in regime "de minimis", a condizione che tale cumulo non porti al superamento delle intensità massime di aiuto previste dal regolamento (UE) n. 651/2014. Nel caso sia superata l'intensità massima di aiuto si procede alla rideterminazione del contributo. Non sono cumulabili i contributi erogati sotto forma di garanzia a valere su fondi della programmazione comunitaria diversi dal FESR.
3. È consentito il concorso con misure agevolative fiscali aventi carattere di generalità ed uniformità non costituenti aiuti di Stato.

Capo IV MODALITÀ E TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA

Art. 13 - Domanda di contributo e relativa documentazione

1. Le imprese presentano una sola domanda di contributo a valere sul presente bando e la domanda medesima deve riguardare un unico progetto di ricerca e/o di sviluppo.
2. Costituiscono parte integrante della domanda, pena l'inammissibilità della stessa, tutti i seguenti documenti:
a) la relazione sintetica del progetto, finalizzata all'eventuale preselezione di cui all'articolo 16, che riassume gli elementi significativi che caratterizzano il progetto da realizzare;
b) la relazione dettagliata del progetto, contenente la classificazione dello stesso secondo i TRL, l'articolazione per fasi e gli elementi utili alla valutazione del progetto sulla base dei parametri previsti dalla scheda di valutazione;
c) il quadro di spesa dettagliato.
3. Devono essere altresì allegati alla domanda, in particolare:
a) l'elenco delle dichiarazioni sostitutive, attestanti in particolare i requisiti soggettivi e oggettivi di seguito elencati, e delle attestazioni di presa visione della nota informativa di cui al comma 4, lettera a), di assunzione di responsabilità dei contenuti della documentazione di domanda e di impegno al rispetto degli obblighi di cui all'articolo 28, sottoscritto digitalmente dal legale rappresentante o altro soggetto di cui all'articolo 14, comma 3, lettera a):
1) il possesso dei requisiti di ammissibilità di cui all'articolo 4, comma 3, lettere a), b), d) ed e) ossia essere impresa attiva nel territorio regionale, non in difficoltà secondo la definizione comunitaria, non sottoposta a procedura concorsuale né destinataria di sanzioni interdittive, operante nel rispetto della normativa vigente in tema di sicurezza sul lavoro;
2) i dati relativi alla capacità economico-finanziaria dell'impresa, di cui all'articolo 4, comma 3, lettera c), determinati secondo le modalità di cui all'allegato D;
3) il rispetto del divieto di cumulo ai sensi dell'articolo 12;
4) la dimensione aziendale, per poter fruire della maggior intensità contributiva e del punteggio premiale riservati alle PMI;
5) nel caso di progetti congiunti, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera a), il possesso del requisito di indipendenza tra i partner del progetto;

6) per le consulenze qualificate e per l'acquisizione dei beni immateriali, l'indipendenza tra i consulenti/fornitori e l'impresa, e, per prestazioni, servizi e lavorazioni, l'indicazione dell'eventuale rapporto di collegamento o di associazione;
7) l'iscrizione alla posizione assicurativa territoriale INAIL nella regione Friuli Venezia Giulia dell'impresa per titolari di impresa individuale, collaboratori familiari, soci/amministratori di PMI non dipendenti impiegati nel progetto.

b) copia del modello F23 o F24 attestante il pagamento dell'imposta di bollo di cui al comma 5;
c) copia delle lettere di intenti sottoscritte dagli enti di ricerca o altri soggetti esterni all'impresa, relative alle consulenze di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), contenenti tutti gli elementi identificativi delle attività da svolgere ed i relativi costi, fermo restando che i relativi contratti di consulenza devono essere presentati contestualmente alla rendicontazione della spesa. In alternativa alle lettere di intenti possono essere allegate copie dei contratti eventualmente già stipulati, purché ne sia condizionata l'efficacia all'ottenimento del contributo ai sensi dell'articolo 10, comma 6, lettera c). Qualora le consulenze siano intermediate da istituti di trasferimento tecnologico, le lettere di intenti ed i contratti sottoscritti da quest'ultimi devono riportare puntuale indicazione dei fornitori effettivi delle consulenze, nonché tutti gli elementi identificativi delle attività da svolgere da parte di ciascuno;
d) curriculum del responsabile del progetto;
e) curriculum o scheda di presentazione dei soggetti prestatori delle consulenze di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), ad eccezione delle università e degli enti di ricerca a maggioranza pubblica;
f) copia dello statuto degli enti di ricerca, ad eccezione delle università nonché degli enti di ricerca a maggioranza pubblica del territorio regionale, qualora non depositato presso il Registro delle imprese;
g) procura riportante i poteri di firma dell'eventuale procuratore firmatario di cui all'articolo 14, comma 3, lettera a), qualora non siano riportati in visura;
h) procura redatta secondo il facsimile pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando e sottoscritta digitalmente dal legale rappresentante dell'impresa o titolare di impresa individuale, con cui viene incaricato il soggetto delegato alla sottoscrizione e presentazione della domanda di cui all'articolo 14, comma 3, lettere b) e c);
i) autocertificazioni riportanti i dati societari e personali necessari ai fini dell'acquisizione delle informazioni antimafia, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, lettera c), qualora il contributo richiesto superi i 150.000 euro;
j) per le imprese non aventi sede nel territorio italiano all'atto di presentazione della domanda, documentazione che comprovi la costituzione secondo le norme di diritto civile e commerciale vigenti nello Stato di residenza e iscrizione nel relativo registro delle imprese nonché titolo del soggetto firmatario della documentazione di domanda;
k) per l'attribuzione del punteggio premiale per progetto valutato positivamente nell'ambito del Programma Horizon di cui al criterio n. 9) dell'allegato C, documentazione comprovante la valutazione positiva del progetto nell'ambito Programma europeo Horizon e copia della relazione contenente la descrizione del progetto presentata alla Commissione Europea;
l) per l'attribuzione del punteggio premiale per la riattivazione o continuazione di attività produttive rilevanti sul territorio regionale di cui al criterio n. 11) dell'allegato C, documentazione comprovante la presenza del requisito;
m) per l'attribuzione del punteggio premiale inerente l'imprenditoria femminile previsto dal criterio n. 13.a) dell'allegato C richiesto da cooperative, copia dell'elenco soci della cooperativa.

4. I facsimili dei documenti di cui al comma 2, lettera a), b) e c) e comma 3, lettere a) e h) sono pubblicati sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, unitamente:
a) alla nota informativa recante le informazioni sul procedimento, ai sensi degli articoli 7 e 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
b) alla informativa sul trattamento dei dati personali, ai sensi del regolamento (UE) n. 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali).

5. La domanda è soggetta al pagamento dell'imposta di bollo di euro 16,00 da versare tramite F23 o F24 secondo le indicazioni riportate nelle linee guida di cui all'articolo 14, comma 6.

Art. 14 - Presentazione della domanda

1. La domanda è predisposta e presentata alla SRA solo ed esclusivamente per via telematica tramite il sistema on line dedicato, a cui si accede previa autenticazione con una delle modalità previste dall'articolo 65, comma 1, lett. b) del Codice dell'Amministrazione digitale (SPID-Sistema pubblico di identità digitale, CIE-Carta di identità elettronica, CNS-Carta nazionale dei servizi) o con firma digitale qualora contenente un certificato di autenticazione CNS compatibile, secondo le modalità riportate nelle linee guida di cui al comma 6. La domanda si considera sottoscritta e inoltrata, al termine della compilazione e del caricamento degli allegati, all'atto della convalida finale.
2. Per i progetti congiunti viene presentata un'unica domanda comprendente gli interventi dei singoli partner. La sottoscrizione e presentazione della domanda di contributo relativa al progetto congiunto sono delegate al partner capofila.
3. La domanda può essere sottoscritta e inoltrata:
a) dal legale rappresentante dell'impresa o titolare di impresa individuale o procuratore interno all'impresa;

b) da soggetto esterno delegato tramite formale procura da parte del legale rappresentante dell'impresa o titolare di impresa individuale;
c) dal legale rappresentante o titolare di impresa individuale dell'impresa capofila di un progetto congiunto, delegato dai partner tramite formale procura, secondo le modalità riportate nelle linee guida di cui al comma 6.
4. La domanda è presentata dalle ore 10.00 del giorno 31 gennaio 2022 alle ore 16.00 del giorno 31 marzo 2022. Ai fini del rispetto del termine di presentazione delle domande, fa fede la data e l'ora di convalida finale effettuata tramite il sistema on line dedicato.
5. Qualora i documenti allegati alla domanda e caricati sul sistema siano firmati digitalmente, la firma digitale o la firma elettronica qualificata apposta è considerata valida se basata su un certificato qualificato rilasciato da un prestatore di servizi fiduciari qualificato e conforme ai requisiti di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (cd. Regolamento EIDAS). La firma deve essere apposta utilizzando dispositivi che soddisfino i requisiti di cui all'allegato II del regolamento EIDAS.
6. Le linee guida a supporto della predisposizione e dell'invio della documentazione attraverso il sistema on line dedicato sono pubblicate sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.

Capo V ISTRUTTORIA E VALUTAZIONE DELLA DOMANDA E CONCESSIONE DEL CONTRIBUTO

Art. 15 - Istruttoria preliminare delle domande

1. Le domande presentate sono oggetto di una preliminare istruttoria di ammissibilità e non vengono ammesse né sottoposte a valutazione tecnica, qualora:
a) siano inoltrate con modalità diverse dall'inoltro per via telematica tramite il sistema on line dedicato;
b) siano ulteriori rispetto alla prima validamente presentata dalla medesima impresa;
c) siano prive dei documenti obbligatori di cui all'articolo 13, comma 2, la cui carenza non è sanabile con documentazione integrativa;
d) l'impresa non svolga attività rientranti nei settori manifatturiero e terziario, di cui all'articolo 2, comma 1, lettere c) e d), come risultanti dal codice ATECO registrato nella visura camerale;
e) il progetto non preveda almeno una delle forme collaborative richieste ai fini dell'ammissibilità di cui all'articolo 6, comma 3;
f) non siano rispettati i limiti minimi di spesa di cui all'articolo 9, comma 1.
2. La SRA, prima della formale adozione del provvedimento di rigetto concernente le domande non ammesse di cui al comma 1, comunica tempestivamente agli istanti i motivi che ostano all'accoglimento della domanda, ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990.

Art. 16 - Preselezione delle domande

1. Qualora il numero di progetti o interventi facenti parte di progetti congiunti presentati a valere sul presente bando sia superiore a 100 si può procedere alla preselezione degli stessi.
2. Ai fini della preselezione, il Comitato tecnico valuta, sulla base delle relazioni sintetiche dei progetti presentati allegate alle domande, l'ammissibilità degli stessi secondo le definizioni di ricerca industriale e sviluppo sperimentale e l'attinenza alle aree di specializzazione e alle rispettive traiettorie di sviluppo della Strategia per la specializzazione intelligente, e attribuisce un punteggio, secondo i criteri di preselezione indicati nell'allegato B, sulla base del quale viene stilato l'elenco di valutazione.
3. Nel caso di progetti congiunti, il punteggio viene attribuito al progetto complessivo e non ai singoli interventi.
4. A parità di punteggio, viene data priorità all'ordine cronologico di presentazione delle domande, attestato dal numero progressivo di protocollo, assegnato nel rispetto dell'ordine di inoltro telematico tramite il sistema on line dedicato.
5. L'elenco dei progetti/interventi valutati positivamente nella preselezione, con l'indicazione di quelli ammessi alla fase successiva di valutazione, e l'elenco dei progetti/interventi non ammessi ai sensi del comma 2 e dell'articolo 15, comma 1 sono approvati con decreto del Direttore del Servizio industria e artigianato, pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.
6. I progetti/interventi relativi alle prime 100 posizioni dell'elenco di preselezione vengono ammessi alla fase successiva di valutazione. Qualora l'ultimo progetto utilmente collocato nell'elenco sia un progetto congiunto, vengono ammessi alla fase successiva tutti i singoli interventi dei partner, anche se ciò determina il superamento della suddetta soglia di 100.
7. La comunicazione alle imprese inserite nell'elenco dei progetti valutati positivamente nella preselezione si intende

effettuata tramite la pubblicazione degli elenchi di cui ai commi 5 e 8 sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.
8. Ulteriori progetti/interventi oltre ai primi 100 preselezionati possono essere oggetto di valutazione ai fini dell'ammissione a finanziamento a fronte di un'ulteriore graduatoria, qualora non tutte le risorse stanziate sul bando, anche con successivi rifinanziamenti, siano assorbite dalla prima graduatoria di cui all'articolo 18. Il numero dei progetti/interventi oggetto di valutazione ai fini dell'eventuale ulteriore graduatoria è stabilito sulla base delle effettive risorse disponibili con decreto del Direttore del Servizio industria e artigianato, pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando. Per le domande relative a progetti/interventi successivi ai primi 100, la pubblicazione dell'elenco ha l'effetto di interruzione dei termini del procedimento. Le ulteriori domande relative a progetti/interventi non ammessi alla successiva fase di valutazione per i quali non è intervenuto un rifinanziamento del bando di cui all'articolo 3, comma 2, entro il 30 giugno 2023 non sono accolte e del mancato accoglimento è data comunicazione tramite pubblicazione di specifico avviso sul sito nelle sezioni dedicate al bando.
9. La SRA, prima della formale adozione del provvedimento di rigetto concernente le domande non ammesse alla fase di selezione a seguito della valutazione di cui al comma 2, comunica tempestivamente agli istanti i motivi che ostano all'accoglimento della domanda, ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990.
10. La SRA comunica alle imprese interessate il rigetto della domanda.

Art. 17 - Istruttoria completa delle domande, valutazione e selezione dei progetti

1. I progetti individuati con la preselezione o, qualora non applicata, che hanno superato l'istruttoria preliminare, sono oggetto delle verifiche istruttorie volte ad accertare la sussistenza dei requisiti di ammissibilità generale e specifica di cui alla sezione 1 dell'allegato C, di quelli previsti agli articoli 4, 6, 9, 10 e 12 e dei requisiti di valutazione inerenti i criteri indicati nella sezione 3 dell'allegato C, nonché l'ammissibilità delle voci di spesa preventivate.
2. Ove la domanda sia ritenuta irregolare o incompleta, la SRA ne dà comunicazione all'interessato assegnando un termine non superiore a 15 giorni per provvedere. Può essere concessa la proroga del termine, per una sola volta e per un massimo di 7 giorni, a condizione che la richiesta sia motivata e presentata prima della scadenza dello stesso. Qualora le integrazioni richieste non vengano prodotte nei termini assegnati, si procede con l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.
3. I progetti vengono sottoposti, su indicazione del Comitato tecnico, ad una preliminare valutazione da parte di un esperto. Successivamente il Comitato tecnico si esprime, tenuto conto della valutazione dell'esperto, in merito all'ammissibilità nell'ambito delle definizioni di ricerca industriale e sviluppo sperimentale e all'attinenza alle aree di specializzazione e alle rispettive traiettorie di sviluppo della Strategia per la specializzazione intelligente, alla congruità e pertinenza al progetto delle spese, alla classificazione delle spese in misura totale o parziale nell'ambito delle fattispecie di ricerca industriale e sviluppo sperimentale e all'adeguata competenza ed esperienza professionale del personale e dei consulenti in relazione all'attività richiesta nel progetto. La spesa preventivata può essere rideterminata o non ammessa in assenza o carenza di adeguata illustrazione della pertinenza al progetto, della modalità di determinazione della medesima nonché della competenza/professionalità dei soggetti coinvolti. Qualora la rideterminazione della spesa relativa ad un progetto congiunto comporti il venir meno delle proporzioni di ammissibilità previste all'articolo 6, comma 3, lettera a), la spesa relativa ai partner viene rideterminata entro le suddette proporzioni di ammissibilità.
4. Il Comitato tecnico, tenuto conto della valutazione dell'esperto, valuta altresì il merito tecnico dei progetti attribuendo un punteggio sulla base dei criteri di selezione e valutazione indicati nella sezione 2 dell'allegato C. Nel caso di progetti congiunti, il punteggio viene attribuito al progetto complessivo e non ai singoli interventi.
5. Non sono ammissibili a seguito della valutazione tecnica di cui al comma 4 i progetti che non raggiungono, relativamente ai criteri di cui alla Sezione 2 dell'allegato C:
a) la soglia minima di valutazione di 2 punti relativamente a ciascuno dei criteri 1a), 1b), 2a) e 3a);
b) il punteggio minimo complessivo di 28 punti.
6. Al punteggio ottenuto dalla valutazione tecnica dei progetti ammissibili ai sensi del comma 4 viene sommato il punteggio ottenuto dalla verifica amministrativa dei criteri legati all'ambito soggettivo del proponente, indicati nella sezione 3 dell'allegato C, dando luogo al punteggio complessivo del progetto in base al quale lo stesso viene collocato in graduatoria.
7. Nel caso di progetti congiunti, al punteggio ottenuto dalla valutazione tecnica ai sensi del comma 4 viene sommato il punteggio risultante dalla media dei punteggi attribuiti ai criteri legati all'ambito soggettivo dei singoli partner, arrotondato al primo numero decimale inferiore, qualora la seconda cifra decimale sia inferiore a 5, e al primo numero decimale superiore, qualora la seconda cifra decimale sia pari o superiore a 5.
8. Non sono sanabili con documentazione integrativa e determinano l'inammissibilità della domanda:
a) la presentazione della relazione tecnica del progetto priva degli elementi di completezza e dettaglio, tali da non consentire la valutazione del progetto da parte del Comitato tecnico e dell'esperto, fatta eccezione per chiarimenti su singoli e specifici aspetti tecnici richiesti dal Comitato medesimo e dall'esperto;
b) il mancato raggiungimento del punteggio minimo di cui al comma 5, lettera a) e b).
9. La domanda per accedere agli incentivi, inoltre, non è accolta in particolare nei seguenti casi:

a) la domanda non è sottoscritta dal legale rappresentante dell'impresa o da soggetto titolato a rappresentare l'impresa;
b) per esito negativo delle verifiche istruttorie di cui al comma 1 o in quanto la documentazione agli atti non consente di concludere l'istruttoria amministrativa della domanda;
c) per esito negativo della valutazione tecnica di cui ai commi 3, 4 e 5;
d) nel caso di operazione societaria intervenuta prima dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, ai sensi dell'articolo 21, comma 3;
e) per rinuncia da parte dell'impresa.
10. La SRA, prima della formale adozione del provvedimento di rigetto, comunica tempestivamente agli istanti i motivi che ostano all'accoglimento della domanda, ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990, ad eccezione dei casi di rinuncia di cui al comma 9, lettera e) e di insufficiente disponibilità finanziaria.

Art. 18 - Graduatoria dei progetti ammissibili

1. La graduatoria viene stilata sulla base del punteggio complessivo di valutazione assegnato a ciascun progetto.
2. A parità di punteggio, viene data priorità all'ordine cronologico di presentazione delle domande, attestato dal numero progressivo di protocollo, assegnato nel rispetto dell'ordine di inoltro telematico tramite il sistema on line dedicato.
3. La graduatoria e l'elenco delle domande non ammesse sono approvati con decreto del Direttore del Servizio industria e artigianato, pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando. Con medesimo provvedimento è disposta l'assegnazione delle risorse, nei limiti della disponibilità finanziaria di cui all'articolo 3, ai progetti meglio classificatisi in graduatoria. La SRA comunica alle imprese interessate l'ammissione o la non ammissione a finanziamento. Per i progetti ammessi ma non finanziati per insufficiente disponibilità di risorse, la pubblicazione dell'elenco ha l'effetto di sospensione dei termini del procedimento.
4. Qualora le risorse disponibili non consentano di finanziare integralmente l'ultimo progetto utilmente collocato in graduatoria, ne è disposto il finanziamento parziale, nei limiti dei fondi disponibili, con riserva di integrazione con eventuali risorse sopravvenute.
5. Nel caso i fondi disponibili non siano sufficienti a finanziare integralmente tutte le domande relative ad un progetto congiunto, le risorse sono assegnate proporzionalmente ai partner del progetto congiunto sulla base della spesa ammessa per ciascun intervento.
6. Qualora non tutti i progetti ammessi in graduatoria siano finanziabili per insufficiente disponibilità di risorse finanziarie e si rendano disponibili successivamente ulteriori fondi, la SRA procede allo scorrimento della graduatoria.
7. Le domande ammesse in graduatoria ma non finanziate per carenza di fondi per le quali non è intervento un rifinanziamento del bando di cui all'articolo 3, comma 2 entro il 30 giugno 2023, vengono archiviate e dell'archiviazione è data comunicazione all'impresa.

Art. 19 - Concessione del contributo

1. Il provvedimento di concessione è adottato entro 180 giorni dal termine finale per la presentazione delle domande, fatte salve le sospensioni dei termini del procedimento istruttorio previste normativamente.
2. Nel caso di finanziamento successivo all'approvazione della graduatoria di progetti ammessi ma non finanziati per insufficiente disponibilità di risorse, previsto dall'articolo 18, comma 6, il termine del procedimento finalizzato alla concessione del contributo è riavviato con decorrenza dalla data della deliberazione giuntale di assegnazione delle risorse aggiuntive al bando.
3. Nei casi di valutazione ai fini dell'ammissione a finanziamento a fronte di un'ulteriore graduatoria, previsti dall'articolo 16, comma 8, il termine per la concessione del contributo decorre dalla data di approvazione della prima graduatoria o, in caso di successivi rifinanziamenti, dalla data della deliberazione giuntale di assegnazione delle risorse aggiuntive al bando.
4. Il provvedimento di concessione contiene le condizioni per il sostegno relative a ciascuna operazione, il piano finanziario e il termine per l'esecuzione ed è trasmesso al beneficiario.
5. Il contributo non è concesso, previa comunicazione dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda, ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990, ad eccezione dei casi di rinuncia, in particolare:
a) in difetto della comunicazione di avvio del progetto di cui all'articolo 10, comma 3, qualora decorra inutilmente il termine ultimo per la trasmissione della comunicazione assegnato ai sensi dell'articolo 10, comma 4;
b) in presenza delle condizioni ostative previste dalla normativa antimafia di cui all'articolo 4, comma 2, lettera c);
c) in assenza dei requisiti di regolarità contributiva nei confronti degli enti previdenziali ed assistenziali (DURC) di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d);
d) per rinuncia da parte dell'impresa.
6. La SRA comunica alle imprese interessate il rigetto della domanda.
7. Sono pubblicati on line i dati di sintesi dei progetti finanziati, ai sensi delle seguenti norme:
a) regolamento (UE) n. 1303/2013, articolo 115, paragrafo 2 e allegato XII, che prevede la pubblicazione sul sito internet

della Regione, in particolare della denominazione e della descrizione sintetica dei progetti;
b) decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 (Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni - Decreto trasparenza), articolo 26, che prevede la pubblicazione sul sito internet della Regione dei dati relativi alla concessione;
c) legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione Europea), articolo 52, che prevede la pubblicazione sul Registro nazionale degli aiuti di Stato dei dati relativi alla concessione.
8. I beneficiari sono tenuti a informare il pubblico sul sostegno ottenuto dal FESR entro 3 mesi dall'avvio del progetto o, per i progetti avviati precedentemente alla concessione del contributo, entro 3 mesi dalla comunicazione della concessione, e fino almeno all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione, con le seguenti modalità:
a) fornendo sul sito web e sui siti di social media ufficiali del beneficiario, laddove esistenti, una breve descrizione del progetto, compresi le finalità e i risultati, ed evidenziando il sostegno finanziario ricevuto attraverso l'apposizione del logo di Programma e dei loghi dei finanziatori (UE, Stato e Regione), indicando l'importo della spesa ammessa e del contributo concesso, conformemente alle caratteristiche tecniche pubblicate sul sito www.regione.fvg.it alla pagina del Programma Regionale FESR, sezione Beneficiari "Materiali di supporto proponenti e beneficiari";
b) collocando almeno un poster con informazioni sul progetto (formato minimo A3), che indichi il sostegno finanziario attraverso l'apposizione del logo di Programma e dei loghi dei finanziatori (UE, Stato e Regione), evidenziando l'importo della spesa ammessa e del contributo concesso, in un luogo facilmente visibile al pubblico, come l'area d'ingresso della sede in cui viene realizzato il progetto, predisposto conformemente alle caratteristiche tecniche pubblicate sul sito www.regione.fvg.it alla pagina del Programma Regionale FESR, sezione Beneficiari "Materiali di supporto proponenti e beneficiari".
9. Qualora i beneficiari realizzino iniziative inerenti il progetto finanziato che prevedano la partecipazione di pubblico e comunque in tutte le misure di informazione e di comunicazione, gli stessi sono tenuti a rendere evidente su tutta la documentazione elaborata e distribuita la fonte del finanziamento tramite l'apposizione del logo del Programma e dei loghi dei finanziatori (UE, Stato e Regione).
10. Qualora richiesto dall'Amministrazione regionale, i beneficiari trasmettono una sintesi del progetto, gli obiettivi e i risultati dello stesso, eventualmente corredati da materiale fotografico o video di libera diffusione a fini di promozione e divulgazione delle attività e dei risultati del Programma. Tale materiale e le informazioni fornite potranno essere pubblicati sul sito web dell'Amministrazione regionale, sul rapporto annuale di esecuzione o utilizzati quale informazione descrittiva dell'avanzamento del Programma e in altre iniziative di diffusione.

Capo VI REALIZZAZIONE E MODIFICA DEI PROGETTI

Art. 20 - Realizzazione e variazioni al progetto ammesso a contributo

1. Il soggetto beneficiario realizza il progetto conformemente al preventivo approvato, sia per quanto concerne l'aspetto tecnico che per quanto riguarda le voci ed i relativi valori di spesa ammessi.
2. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, nel caso in cui l'iniziativa necessiti di variazioni rispetto al progetto approvato, il soggetto beneficiario ne dà tempestiva e motivata comunicazione alla SRA, che provvede alla valutazione ed all'eventuale approvazione delle variazioni entro 60 giorni dalla comunicazione, sentito il parere del Comitato tecnico qualora ne sia rilevata l'opportunità o sussistano dubbi circa la conformità tra il progetto ammesso e la variazione proposta. Non sono ammissibili richieste di variazione del progetto presentate prima della concessione del contributo.
3. In ogni caso, anche in assenza della comunicazione di cui al comma 2, la SRA, si riserva di valutare in sede di rendicontazione l'ammissibilità delle modifiche e delle variazioni apportate al progetto alla luce della visione complessiva e organica del medesimo, consentita dalla verifica della documentazione finale di spesa nonché della relazione finale sull'attività svolta, previa valutazione del Comitato tecnico. Qualora in sede di rendicontazione sia accertata la rilevante difformità tra l'iniziativa effettivamente realizzata e il progetto approvato, il contributo concesso viene rideterminato o revocato.
4. Non è ammissibile un aumento di spesa del personale rispetto al costo complessivo ammesso a contributo, qualora non siano dimostrate specifiche esigenze ai fini della realizzazione del progetto, motivate dettagliatamente nella comunicazione di variazione del progetto o nella relazione illustrativa allegata alla rendicontazione della spesa.
5. Le variazioni al progetto non determinano in alcun caso l'aumento del contributo concesso per l'intervento, né della quota di contributo riconosciuta specificamente per l'attività di ricerca e per l'attività di sviluppo.
6. Le variazioni devono garantire in ogni caso il mantenimento:
a) di almeno una delle condizioni di collaborazione di cui all'articolo 6, comma 3, pena la revoca della concessione del contributo. Qualora non sia realizzata la collaborazione prevista dal progetto congiunto preventivato, secondo i requisiti

indicati all'articolo 6, comma 3, lettera a) e la stessa non sia l'unico criterio collaborativo di ammissibilità, viene revocata a tutti i partner del progetto la concessione della maggiorazione dell'intensità di aiuto prevista all'articolo 11, comma 1, lettere b), d) e f). Le variazioni derivanti dalla mancata attuazione del progetto in forma congiunta vengono comunque valutate dal Comitato tecnico ai fini dell'accertamento di cui ai commi 3 e 4;
b) dei requisiti previsti per l'attribuzione del punteggio premiale relativo ai seguenti criteri di valutazione, di cui all'Allegato C:
1) significatività della collaborazione con enti di ricerca, di cui al criterio 3b);
2) ricadute ambientali, di cui ai criteri 5a) e 5b);
3) progetti concernenti la trasformazione digitale delle imprese, di cui al criterio 6;
4) progetti concernenti le tecnologie abilitanti, di cui al criterio 7;
5) progetti a favore delle persone con disabilità, di cui al criterio 8;
6) incremento del livello occupazionale, di cui al criterio 10;
7) maggioranza femminile degli addetti occupati nel progetto, di cui al criterio 13b).
Qualora le variazioni non garantiscano il mantenimento dei suddetti requisiti, il punteggio relativo al progetto viene rideterminato e, qualora lo stesso risulti inferiore a quello assegnato all'ultima impresa utilmente collocata in graduatoria o inferiore al punteggio minimo di valutazione di cui all'articolo 17, comma 5, lettera b), la concessione del contributo viene revocata. In particolare, il mancato raggiungimento dell'incremento occupazionale di cui al criterio 10 non è oggetto di rideterminazione del punteggio qualora afferente a casi motivati e documentati non imputabili all'impresa, in particolare sulla base dell'inclusione nei Piani di fronteggiamento delle situazioni di grave difficoltà occupazionale adottati dall'Amministrazione regionale.
7. I prototipi realizzati devono rimanere di proprietà del beneficiario ed essere conservati sul territorio regionale fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione, a pena di non ammissibilità delle spese concernenti la realizzazione degli stessi o di revoca della concessione del contributo qualora le spese non ammissibili non siano direttamente identificabili, sentito il parere del Comitato tecnico. In casi eccezionali e debitamente motivati, l'alienazione del prototipo può essere autorizzata prima dell'adozione del decreto di approvazione della rendicontazione, previ accertamenti da parte della SRA, fatto salvo quanto previsto all'articolo 7, comma 2, lettera f) in relazione all'ammissione parziale delle spese relative alla realizzazione di prototipi commercializzabili.
8. Le variazioni non devono comportare, pena la revoca della concessione del contributo, una riduzione della spesa ammessa:
a) superiore al 60 per cento per le PMI e al 40 per cento per le grandi imprese rispetto al preventivo approvato;
b) superiore al 40 per cento rispetto ai limiti minimi previsti all'articolo 9, comma 1.
9. La chiusura o il trasferimento della sede di realizzazione del progetto antecedente all'approvazione della rendicontazione devono essere preventivamente comunicati, al fine di eventuali controlli.
10. Devono essere altresì comunicate, fino alla scadenza del vincolo di stabilità delle operazioni di cui all'articolo 29, le variazioni inerenti i dati anagrafici dell'impresa, quali la ragione sociale/denominazione, l'indirizzo della sede legale, l'indirizzo di posta elettronica certificata.

Art. 21 - Operazioni societarie e subentro

1. Ai sensi dell'articolo 32 ter della legge regionale 7/2000, in caso di variazioni soggettive dei beneficiari anche a seguito di conferimento, scissione, scorporo, fusione, trasferimento d'azienda o di ramo d'azienda in gestione o in proprietà per atto tra vivi o per causa di morte, gli incentivi assegnati, concessi o erogati possono essere, rispettivamente, concessi o confermati in capo al subentrante, accertato il rispetto delle sottoelencate condizioni:
a) il subentrante è in possesso dei requisiti soggettivi previsti per l'accesso all'incentivo;
b) è verificata la prosecuzione dell'attività in capo al subentrante;
c) è mantenuta, anche parzialmente, l'occupazione dei lavoratori già impiegati nell'impresa originariamente beneficiaria;
d) il subentrante si impegna a rispettare gli obblighi e i vincoli di cui agli articoli 28 e 29.
2. La domanda di subentro deve essere presentata tempestivamente allegando copia dell'atto registrato e le dichiarazioni attestanti il possesso dei requisiti e l'impegno alla prosecuzione dell'attività con assunzione dei relativi obblighi. La domanda è predisposta secondo il facsimile pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, sottoscritta digitalmente ed inoltrata via PEC all'indirizzo economia@certregione.fvg.it.
3. Qualora l'operazione societaria intervenga tra la data di presentazione della domanda di contributo e l'assegnazione dello stesso con l'approvazione della graduatoria, la relativa domanda di contributo e l'eventuale domanda di subentro non sono ammesse, ai sensi dell'articolo 32 ter della legge regionale 7/2000.
4. Nel caso in cui la domanda di subentro pervenga alla SRA nel periodo ricompreso tra l'approvazione della graduatoria e l'adozione del provvedimento di concessione delle agevolazioni, la SRA avvia nuovamente l'iter istruttorio.
5. Per le istanze di subentro pervenute dopo la concessione del contributo, la SRA espleta le necessarie valutazioni in ordine all'eventuale conferma delle agevolazioni concesse. L'eventuale provvedimento di conferma è adottato entro il termine di 90 giorni dalla presentazione dell'istanza. Trova applicazione l'articolo 19, comma 4 in relazione al contenuto del

provvedimento.
6. La trasformazione della società ai sensi dell'articolo 2498 e seguenti del Codice civile con continuità dei rapporti giuridici, che non comporti la modifica del codice fiscale dell'impresa e che intervenga tra la presentazione della domanda di contributo ed il termine relativo al vincolo di stabilità delle operazioni di cui all'articolo 29, è comunicata tempestivamente. La SRA espleta le necessarie valutazioni inerenti i requisiti di ammissibilità e può richiedere eventuale documentazione integrativa.
7. In assenza dei requisiti previsti per il subentro nelle agevolazioni, il provvedimento di concessione del contributo non viene adottato o viene revocato, previa comunicazione dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990.
8. In difetto della domanda di subentro di cui al comma 2, la SRA, avuta notizia delle variazioni di cui al comma 1, assegna un termine massimo di 30 giorni per la presentazione della domanda. Qualora la domanda di subentro non sia presentata entro il termine, il provvedimento di concessione del contributo non viene adottato o viene revocato.

Capo VII RENDICONTAZIONE E LIQUIDAZIONE DEL CONTRIBUTO

Art. 22 - Liquidazione dell'anticipo e garanzia fidejussoria

1. I contributi possono essere liquidati in via anticipata, nella misura massima del 70 per cento dell'importo assegnato, entro 60 giorni dalla presentazione della richiesta, redatta secondo il facsimile disponibile sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, sottoscritta digitalmente ed inoltrata via PEC all'indirizzo economia@certregione.fvg.it.
2. La liquidazione anticipata è subordinata alla presentazione di una fideiussione di importo almeno pari alla somma da erogare, maggiorata degli interessi ai sensi della legge regionale 7/2000, prestata da banche o assicurazioni o da intermediari finanziari autorizzati di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385 (Testo unico bancario), iscritti negli Albi ed elenchi di competenza. La fideiussione è redatta secondo il facsimile disponibile sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, sottoscritta digitalmente dal soggetto fideiussore e trasmessa in allegato alla richiesta di liquidazione anticipata.
3. La richiesta di anticipazione è presentata, successivamente all'avvio del progetto, entro 9 mesi dalla data di comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria e comunque prima della data di conclusione del progetto, pena il non accoglimento della richiesta medesima.
4. La liquidazione dell'anticipazione è subordinata alla verifica:
a) che l'impresa non sia destinataria di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione Europea che abbia dichiarato un precedente aiuto ricevuto dal beneficiario illegale ed incompatibile con il mercato comune. In caso contrario la SRA assegna il termine perentorio di 60 giorni entro il quale il beneficiario provvede alla regolarizzazione e restituzione dell'aiuto illegale e incompatibile, pena il rigetto della richiesta di anticipazione;
b) della regolarità contributiva nei confronti degli enti previdenziali ed assistenziali, attestata dal Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC). Qualora il DURC risulti irregolare, la SRA attiva l'intervento sostitutivo come disciplinato dall'articolo 4 decreto del Presidente dalla Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207;
c) che l'impresa non si trovi nelle condizioni ostative previste dalla vigente normativa antimafia, qualora il contributo liquidabile superi l'importo di 150.000,00 euro.
5. La liquidazione anticipata del contributo è sospesa altresì nei casi previsti all'articolo 27, comma 1.

Art. 23 - Certificazione delle spese da rendicontare

1. La rendicontazione della spesa sostenuta per la realizzazione del progetto, da redigersi secondo le modalità riportate agli articoli 24 e 25, prima di essere presentata deve essere certificata da un soggetto scelto dal beneficiario tra i revisori legali iscritti all'elenco istituito presso la Direzione centrale attività produttive e turismo, pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, pena la revoca del contributo.
2. Nell'allegato E sono riportate le indicazioni per la determinazione e documentazione delle spese e il dettaglio dei documenti da caricare sul sistema on line dedicato per consentirne la certificazione, pena la non ammissibilità delle stesse.
3. Le Linee guida inerenti l'attività richiesta ai certificatori sono pubblicate sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.
4. La spesa sostenuta per la certificazione è ammissibile a contributo ai sensi e nei limiti previsti dall'articolo 7, comma 2, lettera d).

Art. 24 - Rendicontazione del progetto e relativa documentazione

1. La rendicontazione del progetto dettaglia i costi sostenuti nel periodo di riferimento, comprovati da giustificativi di spesa

e relative quietanze e suddivisi per tipologia di attività, ossia ricerca e sviluppo e per voce di spesa, e comprende i seguenti documenti:
a) la relazione tecnica dell'attività svolta, in cui si dà conto dei risultati anche parziali ottenuti, della misura del conseguimento degli obiettivi prefissati e di ogni eventuale scostamento o variazione intervenuti nei contenuti del progetto, nelle risorse impiegate e nelle spese sostenute;
b) la dichiarazione sottoscritta digitalmente on line dal certificatore concernente la certificazione delle spese rendicontate, ai sensi dell'articolo 23;
c) l'elenco delle dichiarazioni sostitutive attestanti in particolare i requisiti di seguito elencati e delle attestazioni di assunzione di responsabilità dei contenuti della rendicontazione e di impegno al rispetto degli obblighi di cui all'articolo 28, sottoscritto digitalmente dal legale rappresentante o altro soggetto di cui all'articolo 25, comma 3, lettera a):
1) il mantenimento del requisito di ammissibilità di cui all'articolo 4, comma 3, lettera d), ossia non essere impresa destinataria di sanzioni interdittive;
2) il non essere in stato di liquidazione o sottoposto a procedura concorsuale;
3) il rispetto del divieto di cumulo ai sensi dell'articolo 12;
4) la corrispondenza agli originali delle copie dei documenti di spesa presentati a rendiconto;
5) nel caso di progetti congiunti, il mantenimento del requisito di indipendenza tra i partner del progetto, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera a);
6) per le consulenze qualificate e per l'acquisizione dei beni immateriali, l'indipendenza tra i consulenti/fornitori e l'impresa, e per prestazioni, servizi e lavorazioni di cui all'articolo 7, comma 2, lettere d) ed f), l'indicazione dell'eventuale rapporto di collegamento o di associazione;
7) l'iscrizione alla posizione assicurativa territoriale INAIL nella regione Friuli Venezia Giulia dell'impresa per titolari di impresa individuale, collaboratori familiari, soci/amministratori di PMI non dipendenti impiegati nel progetto;
d) copia dei contratti stipulati con enti di ricerca e con altri soggetti esterni all'impresa, relativi alle consulenze di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), qualora non allegati alla domanda di contributo;
e) per le consulenze di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), copia della relazione inerente la consulenza. La relazione, redatta e sottoscritta dal consulente, deve contenere la descrizione dettagliata dell'attività svolta in riferimento al progetto ed ai risultati tecnico/scientifici raggiunti ed eventuali allegati tecnici (rapporti, studi, test, elaborati progettuali, ecc.). Qualora la consulenza sia intermediata da istituti di trasferimento tecnologico, la relazione deve riportare puntuale indicazione dei fornitori effettivi delle consulenze, nonché tutti gli elementi identificativi delle attività svolte da parte di ciascuno;
f) autocertificazioni riportanti i dati societari e personali necessari ai fini dell'acquisizione delle informazioni antimafia, qualora il contributo complessivo, sulla base delle spese rendicontate, superi i 150.000 euro;
g) procura riportante i poteri di firma dell'eventuale procuratore firmatario di cui all'articolo 25, comma 3, lettera a), qualora non siano riportati in visura, nel caso non sia stata acquisita agli atti in precedenza;
h) procura, sottoscritta digitalmente dal legale rappresentante dell'impresa o titolare di impresa individuale, con cui viene incaricato l'eventuale soggetto delegato alla sottoscrizione e presentazione della rendicontazione di cui all'articolo 25, comma 3, lettera b).
2. Devono essere altresì allegati alla rendicontazione in particolare:
a) il diario del progetto relativo al personale;
b) per il personale dipendente, copia delle pagine del Libro unico dell'impresa contenenti la registrazione delle presenze di ciascun soggetto relativamente al periodo di partecipazione al progetto;
c) copia di ciascuna fattura/giustificativo con relative quietanze adeguate a comprovare la spesa sostenuta, nonché eventuale ulteriore documentazione secondo quanto dettagliato nell'allegato E (contratti di leasing, libro cespiti per i beni ammortizzabili, contratti di cessione di credito, documenti di trasporto, ecc.).
3. I facsimili dei documenti di cui al comma 1, lettere a), b), c) e h) e comma 2, lettera a) sono pubblicati sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.

Art. 25 - Presentazione della rendicontazione

1. La rendicontazione è predisposta e presentata alla SRA per via telematica tramite il sistema on line dedicato a cui si accede previa autenticazione con una delle modalità previste dall'articolo 65, comma 1, lett. b) del Codice dell'Amministrazione digitale (SPID, CIE, CNS) o con firma digitale qualora contenente un certificato di autenticazione CNS compatibile, secondo le modalità riportate nelle linee guida di cui al comma 8. La rendicontazione si considera sottoscritta e inoltrata, al termine della compilazione e del caricamento degli allegati, all'atto della convalida finale.
2. Nel caso di progetti congiunti, le distinte rendicontazioni di spesa sono presentate dalle imprese partner nella medesima data.
3. La rendicontazione può essere sottoscritta e inoltrata:
a) dal legale rappresentante dell'impresa o titolare di impresa individuale o procuratore interno all'impresa;
b) da soggetto esterno delegato tramite formale procura da parte dal legale rappresentante dell'impresa o titolare di

impresa individuale.
4. La rendicontazione deve essere presentata, pena la revoca della concessione del contributo, entro il termine massimo di 3 mesi dalla data di conclusione del progetto, prorogabile di 15 giorni su motivata richiesta del beneficiario. Ai fini del rispetto del termine di presentazione della rendicontazione fa fede la data di inoltro telematico tramite il sistema on line dedicato.
5. Nel caso in cui il progetto risulti concluso prima della concessione del contributo, il termine di 3 mesi di cui al comma 4 decorre dalla data della comunicazione dell'adozione del decreto di concessione.
6. Decorso il termine di cui ai commi 4 e 5, eventualmente prorogato su richiesta dell'impresa, la SRA assegna un ulteriore termine perentorio di 15 giorni per adempiere, trascorso il quale il contributo è revocato.
7. Qualora i documenti allegati alla rendicontazione e caricati sul sistema siano firmati digitalmente, la firma digitale o la firma elettronica qualificata apposta è considerata valida se basata su un certificato qualificato rilasciato da un prestatore di servizi fiduciari qualificato e conforme ai requisiti di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (cd. Regolamento EIDAS). La firma deve essere apposta utilizzando dispositivi che soddisfino i requisiti di cui all'allegato II del regolamento EIDAS.
8. Le linee guida a supporto della predisposizione e dell'invio della documentazione attraverso il sistema on line dedicato sono pubblicate sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.

Art. 26 - Istruttoria della rendicontazione e liquidazione del contributo a saldo

1. Le rendicontazioni sono oggetto delle verifiche istruttorie volte ad accertare la correttezza e completezza dei dati forniti e la sussistenza, pena la revoca della concessione del contributo, dei presupposti di fatto e di diritto per la liquidazione del contributo, anche tramite controlli in loco. I requisiti attestati con dichiarazione sostitutiva di atto notorio sono oggetto del controllo a campione di cui all'articolo 31, comma 4, anche successivamente all'approvazione della rendicontazione.
2. Le rendicontazioni presentate sono oggetto di verifica, per accertare, in particolare, che:
a) siano corredate dei documenti indicati all'articolo 24;
b) siano mantenuti i requisiti di ammissibilità di cui all'articolo 4 comma 2, lettere a) e b) e comma 3 lettere b) e d);
c) l'impresa non si trovi nelle condizioni ostative previste dalla vigente normativa antimafia, qualora il contributo complessivamente liquidabile superi l'importo di 150.000,00 euro;
d) l'impresa non sia destinataria di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione Europea che abbia dichiarato un precedente aiuto ricevuto dal beneficiario illegale ed incompatibile con il mercato comune. In caso contrario la SRA assegna il termine perentorio di 60 giorni entro il quale il beneficiario provvede alla regolarizzazione e restituzione dell'aiuto illegale e incompatibile, pena la revoca del provvedimento di concessione;
e) siano mantenuti i requisiti di collaborazione di cui all'articolo 6, comma 3, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 20, comma 6, lettera a);
f) l'iniziativa realizzata sia coerente con il progetto approvato in relazione ai risultati previsti e agli obiettivi prefissati;
g) le voci di spesa rendicontate rientrino tra quelle ammissibili ai sensi dell'articolo 7;
h) siano rispettati i limiti minimi di spesa ammissibile previsti all'articolo 20, comma 8, lettere a) e b);
i) siano mantenuti i requisiti previsti per l'attribuzione del punteggio premiale per i criteri di valutazione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 20, comma 6, lettera b);
j) sia rispettato il divieto di cumulo di cui all'articolo 12;
k) siano rispettati gli obblighi di pubblicità di cui all'articolo 19, comma 8;
l) nel caso in cui sia stata concessa la maggiorazione dell'intensità dell'aiuto di cui all'articolo 11, comma 2, il progetto abbia avuto una durata, comprensiva di eventuali proroghe, non superiore a 12 mesi.
3. L'effettività e regolarità delle spese sostenute sono attestate, secondo quanto indicato nell'allegato E, con la certificazione della spesa, che è oggetto di controllo con le modalità di cui all'articolo 31, comma 3.
4. Ove la rendicontazione sia ritenuta irregolare o incompleta, la SRA ne dà comunicazione all'interessato indicandone le cause ed assegnando un termine massimo di 30 giorni per provvedere alla regolarizzazione o all'integrazione. Può essere concessa la proroga del termine per una sola volta e per un massimo di 15 giorni, a condizione che la richiesta sia motivata e presentata prima della scadenza dello stesso. Qualora le integrazioni richieste non vengano prodotte nei termini assegnati, si procede con l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.
5. La rendicontazione viene sottoposta a parere del Comitato tecnico che valuta le eventuali variazioni intervenute nel progetto e la conformità tra l'intervento preventivato e quello realizzato.
6. A seguito di conclusione positiva dell'istruttoria amministrativa e tecnica viene adottato l'atto di approvazione della rendicontazione, confermando o eventualmente rideterminando la spesa complessiva ammissibile, e liquidando il contributo, eventualmente rideterminato sulla base della spesa ammessa.
7. Per i progetti congiunti, qualora a seguito di istruttoria amministrativa e tecnica la rideterminazione della spesa comporti il venir meno delle proporzioni di ammissibilità di cui all'articolo 6, comma 3, lettera a), la spesa relativa ai partner viene rideterminata entro le suddette proporzioni, sentito il parere del Comitato tecnico.

8. L'atto di approvazione della rendicontazione e liquidazione a saldo è adottato entro 80 giorni dalla data di presentazione della rendicontazione, fatte salve le sospensioni dei termini del procedimento previste normativamente. Qualora, nel caso di progetti congiunti, le distinte rendicontazioni non siano presentate nella medesima data, il termine per l'adozione dell'atto decorre per tutti i partner dalla data di presentazione dell'ultima rendicontazione trasmessa.
9. Qualora, a seguito della rideterminazione del contributo, le somme erogate anticipatamente siano eccedenti rispetto al contributo spettante, la SRA dispone il recupero della differenza secondo le modalità previste agli articoli 49 e 50 della legge regionale 7/2000.
10. La liquidazione a saldo è subordinata alla verifica della regolarità contributiva nei confronti degli enti previdenziali ed assistenziali, attestata dal DURC. Qualora il DURC risulti irregolare, la SRA attiva l'intervento sostitutivo come disciplinato dall'articolo 4 del D.P.R. n. 207/2010.

Art. 27 – Sospensione dell'erogazione del contributo

1. L'erogazione in acconto o a saldo del contributo può essere sospesa ai sensi e con le modalità di cui agli articoli 47 e 48 della legge regionale 7/2000, in particolare nei seguenti casi:
a) qualora l'Amministrazione abbia notizia, successivamente verificata, di situazioni, tra le quali l'inattività e la liquidazione dell'impresa non connessa a procedura concorsuale, che facciano ritenere che l'interesse pubblico perseguito attraverso l'erogazione del contributo possa non essere raggiunto;
b) qualora la legittimità del rapporto contributivo sia condizionata dall'accertamento giudiziario di fatti o diritti, sino alla conclusione del procedimento giurisdizionale di primo grado;
c) in caso di notizia di istanza di fallimento, concordato preventivo, liquidazione coatta amministrativa, amministrazione controllata o straordinaria ed ogni altra procedura concorsuale prevista dalla legge.

Capo VIII OBBLIGHI DEL BENEFICIARIO

Art. 28 - Obblighi del beneficiario

1. I beneficiari sono tenuti in particolare a:
a) utilizzare la posta elettronica certificata (PEC) per la trasmissione alla SRA di tutte le comunicazioni relative al procedimento, inviando le corrispondenze all'indirizzo economia@certregione.fvg.it, laddove non richiesta espressamente la trasmissione tramite sistema on line dedicato;
b) comunicare l'eventuale variazione della dimensione aziendale intervenuta tra la presentazione della domanda e la comunicazione della concessione del contributo, ai sensi dell'articolo 4, comma 5;
c) avviare il progetto in data successiva a quella di presentazione della domanda e comunque entro 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, ai sensi dell'articolo 10, commi 1 e 2, fatta salva la proroga autorizzata dalla SRA ai sensi dell'articolo 10, comma 5;
d) trasmettere la dichiarazione di avvio e di conclusione del progetto entro 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, ai sensi dell'articolo 10, comma 3, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 10, comma 4;
e) accettare la pubblicazione sui siti istituzionali dei dati di cui all'articolo 19, comma 7;
f) rispettare gli obblighi di informazione del sostegno ottenuto, di cui all'articolo 19, comma 8;
g) mantenere i requisiti soggettivi di cui all'articolo 4, comma 2, lettere a) e b) e comma 3, lettera d), ossia essere impresa iscritta al Registro imprese, in attività nel territorio regionale e non destinataria di sanzioni interdittive, per tutta la durata del progetto e fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione;
h) mantenere il requisito soggettivo di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b) inerente la liquidazione dell'impresa e le procedure concorsuali, per tutta la durata del progetto e fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione, fatto salvo quanto previsto all'articolo 27 in relazione alla sospensione delle erogazioni;
i) non trovarsi nelle condizioni ostative previste dalla vigente normativa antimafia, per tutta la durata del progetto e fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione;
j) realizzare l'iniziativa conformemente al progetto ammesso a contributo, fatto salvo quanto previsto all'articolo 20 in relazione alle variazioni di progetto;
k) mantenere la proprietà dei prototipi risultato del progetto finanziato e conservarli sul territorio regionale fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione, ai fini dei controlli, fatto salvo quanto previsto all'articolo 20, comma 7;
l) presentare la rendicontazione della spesa certificata, ai sensi dell'articolo 23;
m) rispettare le tempistiche previste, in particolare la presentazione della rendicontazione entro il termine di 3 mesi dalla conclusione del progetto, ai sensi dell'articolo 25, comma 4, fatte salve le proroghe autorizzate dalla SRA e quanto previsto

dall'articolo 25, commi 5 e 6;

n) mantenere una contabilità separata per tutte le transazioni relative all'iniziativa finanziata, che si sostanzia nel garantire la tracciabilità delle spese relative all'iniziativa nel sistema contabile del beneficiario e nell'organizzazione di un apposito fascicolo di progetto che il beneficiario contribuisce ad alimentare sul sistema informatico del Programma;

o) ottemperare agli obblighi informativi relativi alle erogazioni pubbliche nei documenti di bilancio o on line previsti dalla legge n. 124 del 4 agosto 2017, articolo 1, commi 125-129;

p) conservare presso i propri uffici, per 6 anni dalla data dell'atto di approvazione della rendicontazione, le versioni originali della documentazione di progetto trasmessa in copia, insieme ad eventuale altra documentazione rilevante per il progetto non già nella disponibilità della SRA;

q) mantenere il vincolo di stabilità delle operazioni e trasmettere la relativa dichiarazione sostitutiva annuale di cui all'articolo 29;

r) nel caso sia stato attribuito punteggio premiale per l'incremento occupazionale di cui al criterio 10) dell'allegato C, mantenere l'incremento occupazionale per i 12 mesi successivi alla data di rendicontazione del progetto;

s) consentire ed agevolare ispezioni e controlli;

t) comunicare eventuali variazioni in relazione a variazioni e modifiche societarie e l'eventuale chiusura/trasferimento della sede di realizzazione del progetto, ai sensi degli articoli 20 e 21;

u) non ricevere altri contributi sulle spese finanziate, fatto salvo quanto previsto all'articolo 12, commi 2 e 3;

v) comunicare le informazioni necessarie all'implementazione del sistema di monitoraggio nelle modalità richieste dal sistema on line dedicato per la presentazione della domanda e della rendicontazione, tra cui i dati necessari alla rilevazione degli indicatori di realizzazione e di risultato di cui all'articolo 30.

Art. 29 - Vincolo di stabilità delle operazioni

1. L'attività d'impresa oggetto di finanziamento non deve cessare o essere rilocalizzata al di fuori del territorio regionale per 3 anni per le PMI e 5 anni per le grandi imprese decorrenti dalla data di conclusione del progetto finanziato.
2. Rientra in particolare tra gli obblighi del beneficiario il mantenimento, per il periodo di cui al comma 1, dei seguenti requisiti:

a) iscrizione al Registro delle imprese;

b) sede o unità operativa attiva nel territorio regionale;

c) non essere in stato di liquidazione, ad eccezione di liquidazione connessa a procedura concorsuale;

d) appartenere ai settori del manifatturiero e terziario, come definiti all'articolo 2, comma 1, lettere c), salvo casi motivati finalizzati al mantenimento dell'attività e dell'occupazione.

3. Successivamente alla rendicontazione della spesa, il rispetto del vincolo di stabilità delle operazioni è attestato periodicamente con dichiarazione sostitutiva redatta secondo il facsimile pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, da trasmettere alla SRA dal 1° gennaio ed entro il 28 febbraio successivo all'annualità attestata. Qualora, a conclusione del vincolo, il periodo residuo da attestare sia inferiore all'anno, la dichiarazione può essere presentata allo scadere del vincolo medesimo, e comunque entro il 28 febbraio successivo.
4. Prima di disporre l'ispezione o il controllo, la SRA ha facoltà di sollecitare l'invio della dichiarazione di cui al comma 3, richiedendo la presentazione della stessa entro un termine perentorio.
5. La violazione degli obblighi di cui al presente articolo comporta la rideterminazione dell'incentivo in proporzione al periodo per il quale il vincolo non è stato rispettato, con conseguente revoca parziale della concessione e recupero del contributo non spettante, secondo le modalità previste agli articoli 49 e 50 della legge regionale 7/2000.

Art. 30 - Indicatori di monitoraggio

1. Ai fini di consentire la valutazione dell'efficacia degli interventi, gli indicatori di monitoraggio previsti, come definiti nell'allegato F, sono i seguenti:

INDICATORI COMUNI DI REALIZZAZIONE

a) numero di imprese beneficiarie di un sostegno (di cui: microimprese, piccole, medie e grandi imprese;

b) numero di imprese sostenute mediante sovvenzioni;

c) numero di imprese che collaborano con istituti di ricerca;

INDICATORI COMUNI DI RISULTATO

a) posti di lavoro creati presso i beneficiari del sostegno;

b) investimenti privati corrispondenti al sostegno pubblico in progetti di innovazione o R&S;

c) piccole e medie imprese che introducono innovazioni di a livello di prodotto e di processo;

INDICATORI AGGIUNTIVI DI REALIZZAZIONE

a) numero progetti di ricerca e innovazione finalizzati all'introduzione di innovazioni di processo e di prodotto in campo ambientale nei seguenti ambiti:

- l'applicazione delle modalità produttive dell'economia circolare
- l'utilizzo di materiali ecocompatibili
- il riuso dei residui di lavorazione
- la riduzione e il riciclo dei rifiuti
- la riduzione e l'abbattimento degli inquinanti
- il risparmio delle risorse energetiche
- l'efficienza energetica
- l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili
- il risparmio delle risorse idriche;

b) numero di imprese che realizzano per la prima volta un progetto di ricerca;
c) numero di domande di brevetto presentate.
2. I beneficiari sono tenuti a fornire le informazioni relative agli indicatori di cui al comma 1 secondo le modalità previste nei moduli di domanda e di rendicontazione.

Capo IX VERIFICHE, CONTROLLI E REVOCHE

Art. 31 - Controlli e ispezioni

1. Nel corso dell'intero procedimento per la concessione e liquidazione del finanziamento, nonché per tutta la durata di realizzazione del progetto e del vincolo di stabilità delle operazioni, possono essere disposti ispezioni e controlli, anche a campione, ai sensi dell'articolo 44 della legge regionale 7/2000.
2. Nel corso dell'intero procedimento può essere acquisito il parere del Comitato tecnico in relazione a specifiche esigenze istruttorie.
3. Le certificazioni della spesa di cui all'articolo 23 sono oggetto di controllo a campione anche successivamente alla liquidazione del contributo. Qualora la rendicontazione sia costituita da un numero di fatture o giustificativi di spesa superiore a 100, la verifica può essere svolta su un campione rappresentativo della spesa e, in caso di irregolarità o inammissibilità della documentazione, la spesa ammessa viene rideterminata puntualmente o con modalità forfettaria, secondo le regole indicate nell'allegato G, con conseguente rideterminazione del contributo e recupero della quota non spettante.
4. I requisiti attestati con dichiarazione sostitutiva sono oggetto di controllo a campione, ai sensi dell'articolo 71 del decreto del Presidente della repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa).
5. Le ispezioni e i controlli di cui al comma 1, i controlli sulla certificazione della spesa di cui al comma 3 e quelli relativi ai requisiti attestati con dichiarazione sostitutiva di atto notorio di cui al comma 4 possono essere attuati a campione secondo le modalità concordate con l'Autorità di Gestione.

Art. 32 - Annullamento, revoca e rideterminazione del provvedimento di concessione

1. Il provvedimento di concessione del contributo è annullato qualora sia riconosciuto invalido per originari vizi di illegittimità o di merito indotti dalla condotta del beneficiario non conforme al principio della buona fede.
2. Il provvedimento di concessione è revocato a seguito della decadenza dal diritto al contributo derivante dalla rinuncia del beneficiario oppure per inadempimento del beneficiario che si configura, in particolare, qualora:
a) il progetto sia stato avviato prima della data di presentazione della domanda o successivamente al termine di 30 giorni dalla data della comunicazione dell'assegnazione del contributo con l'approvazione della graduatoria, ai sensi dell'articolo 10, commi 1 e 2, fatta salva la proroga autorizzata dalla SRA ai sensi dell'articolo 10, comma 5;
b) alla data di avvio del progetto, non risulti l'iscrizione al Registro imprese della sede o dell'unità operativa nel territorio regionale, ai sensi dell'articolo 4, comma 4;
c) la rendicontazione delle spese non sia presentata entro il termine perentorio assegnato dalla SRA, ai sensi dell'articolo 25, comma 6;
d) la dichiarazione concernente la certificazione delle spese rendicontate non sia presentata, ai sensi dell'articolo 23;
e) l'esito delle verifiche istruttorie sulla rendicontazione di cui all'articolo 26, comma 1, sia negativo oppure la documentazione agli atti non consenta di concludere l'istruttoria amministrativa sulla rendicontazione, ai sensi dell'articolo 26, comma 4;
f) su espresso parere del Comitato tecnico, l'esito della valutazione tecnica della rendicontazione sia negativo, in quanto il progetto realizzato si discosti significativamente da quello ammesso a contributo o la documentazione agli atti non consenta di valutare tecnicamente il progetto rendicontato, ai sensi dell'articolo 26, commi 4 e 5;
g) i progetti non siano stati realizzati in forma collaborativa secondo le modalità previste all'articolo 6, comma 3, ai sensi

dell'articolo 20, comma 6, lettera a);
h) la spesa effettivamente sostenuta e ritenuta ammissibile a rendiconto sia inferiore rispetto al preventivo ammesso del 60 per cento per le PMI e del 40 per cento per le grandi imprese, ai sensi dell'articolo 20, comma 8, lettera a);
i) la spesa effettivamente sostenuta e ritenuta ammissibile a rendiconto sia inferiore del 40 per cento ai limiti minimi previsti all'articolo 9, comma 1, ai sensi dell'articolo 20, comma 8, lettera b);
j) la modifica dei requisiti previsti per l'attribuzione del punteggio premiale relativo ai criteri di valutazione, comporti in sede di rendicontazione la rideterminazione del punteggio e lo stesso risulti inferiore a quello assegnato all'ultima impresa utilmente collocata in graduatoria o inferiore al punteggio minimo di valutazione tecnica, ai sensi dell'articolo 20, comma 6, lettera b);
k) il beneficiario, destinatario di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione che dichiara un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno, non provveda alla regolarizzazione ed alla restituzione entro il termine stabilito, ai sensi dell'articolo 26, comma 2, lettera d);
l) in caso di operazioni societarie, non siano rispettate le condizioni per il subentro nell'agevolazione previste all'articolo 21 o non sia trasmessa la domanda di subentro entro il termine previsto all'articolo 21, comma 8;
m) i prototipi realizzati non rimangano di proprietà del beneficiario e non siano conservati sul territorio regionale fino all'adozione dell'atto di approvazione della rendicontazione, nel caso in cui le spese concernenti i prototipi non siano direttamente identificabili, ai sensi dell'articolo 20, comma 7.

3. Per quanto concerne i progetti congiunti, qualora la collaborazione effettiva non venga realizzata secondo i requisiti previsti all'articolo 6, comma 3, lettera a) e la stessa non sia l'unico requisito collaborativo di ammissibilità, il contributo concesso viene rideterminato decurtando le maggiorazioni dell'intensità di aiuto previste all'articolo 11, comma 1, lettere b), d) e f), ai sensi dell'articolo 20, comma 6, lettera a).

4. Qualora non sia rispettata la durata di 12 mesi del progetto prevista per l'attribuzione della maggiorazione dell'intensità dell'aiuto di cui all'articolo 11, comma 2, il contributo concesso viene rideterminato decurtandolo della suddetta maggiorazione.

5. Qualora non siano ottemperati gli obblighi di pubblicità di cui all'articolo 19, commi 8 e 9, la SRA – ove possibile - assegna un termine entro il quale il beneficiario provveda alla regolarizzazione. Qualora tali obblighi non siano ottemperati o non siano regolarizzati entro il termine fissato dalla SRA, il contributo complessivo concesso, come eventualmente rideterminato in fase di liquidazione a saldo, viene decurtato mediante l'applicazione di una sanzione fino al 3%, in funzione della gravità dell'inadempimento come regolato da apposito atto dell'Autorità di Gestione.

6. Qualora non sia rispettato il vincolo di stabilità delle operazioni di cui all'articolo 29, il contributo è rideterminato e recuperato in proporzione al periodo per il quale il vincolo non sia stato rispettato, ai sensi dell'articolo 29, comma 5.

7. Qualora non sia rispettato l'obbligo di cui all'articolo 28, comma 1, lettera r) inerente il mantenimento, nei 12 mesi successivi alla data di rendicontazione del progetto, dell'incremento occupazionale in base al quale è stato attribuito il punteggio premiale di cui al criterio 10) dell'allegato C e nel caso in cui, a seguito della decurtazione di detto punteggio, il punteggio complessivo rideterminato risulti inferiore a quello assegnato all'ultima impresa utilmente collocata in graduatoria, il contributo complessivo concesso e liquidato viene rideterminato mediante applicazione di una sanzione pari al 10% dello stesso. Il mancato rispetto dell'obbligo non è oggetto di sanzione qualora afferente a casi motivati e documentati non imputabili all'impresa, in particolare sulla base dell'inclusione nei Piani di fronteggiamento delle situazioni di grave difficoltà occupazionale.

8. La concessione del contributo è altresì revocata totalmente o parzialmente a seguito della decadenza dal diritto al contributo, qualora sia accertata la non veridicità del contenuto di una dichiarazione sostitutiva, fatta salva l'applicazione delle altre sanzioni previste dalla legge.

9. La SRA comunica tempestivamente ai soggetti interessati l'avvio del procedimento di annullamento o di revoca del provvedimento di concessione nonché di rideterminazione del contributo con contestuale recupero parziale dell'importo liquidato. Le somme eventualmente erogate sono restituite secondo le modalità previste agli articoli 49 e 50 della legge regionale 7/2000.

10. I provvedimenti di revoca, annullamento o modifica di provvedimenti già emanati sono adottati entro il termine di 90 giorni, decorrenti dalla data in cui il responsabile del procedimento abbia notizia del fatto dal quale sorge l'obbligo di provvedere.

Capo X DISPOSIZIONI FINALI E RIFERIMENTI NORMATIVI

Art. 33 – Informativa sul trattamento dei dati personali

1. L'informativa sul trattamento dei dati personali, ai sensi del Regolamento (UE) n. 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali,

nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali) è pubblicata, sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando, come indicato all'articolo 13, comma 4, lettera b).
2. Ai sensi dell'articolo 125 paragrafo 4 lettera c) del Reg. (UE) 1303/2013 i dati contenuti nelle banche dati a disposizione della Commissione Europea saranno utilizzati attraverso l'applicativo informatico ARACHNE, fornito all'Autorità di gestione dalla Commissione Europea, per l'individuazione degli indicatori di rischio di frode.

Art. 34 - Disposizioni finali

1. Con decreto del Direttore centrale attività produttive e turismo da pubblicare sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando e sul Bollettino Ufficiale della Regione, possono essere apportate eventuali rettifiche, integrazioni e adeguamenti delle disposizioni di natura operativa attinenti il presente bando.
2. Informazioni relative al bando e agli adempimenti ad esso connessi possono essere richieste alla SRA all'indirizzo di posta elettronica industria@regione.fvg.it o di posta elettronica certificata economia@certregione.fvg.it.
3. Ai sensi dell'articolo 74 del regolamento (UE) n. 1303/2013 sono garantite modalità di trattazione dei reclami concernenti finanziamenti a valere sui fondi del POR FESR 2014-2020 attraverso la sezione "richieste reclami segnalazioni proposte" accessibile dall'home page del sito www.regione.fvg.it. I reclami sono raccolti dalla Presidenza della Regione - Ufficio stampa e comunicazione e trattati in tempi congrui, coinvolgendo le Strutture competenti.

Art. 35 – Rinvio e riferimenti normativi

1. Per quanto non previsto dalle disposizioni del presente bando, si rinvia alle pertinenti disposizioni generali e di settore, come richiamate nelle premesse della deliberazione della Giunta regionale di approvazione del presente bando e alla legge regionale 7/2000.
2. Ai sensi dell'articolo 38 bis della legge regionale 7/2000, il rinvio a leggi, regolamenti ed atti comunitari operato dal presente bando si intende effettuato al testo vigente degli stessi, comprensivo delle modificazioni ed integrazioni intervenute successivamente alla loro emanazione.
3. Ai sensi dell'articolo 7, comma 29, della legge regionale 23 gennaio 2007, n. 1 (Legge finanziaria 2007), non trova applicazione per il presente bando l'articolo 31 della legge regionale 7/2000, relativo al divieto generale di contribuzione.

Allegato A -
(Rif. art. 2 c. 1 lett. g), art. 6. c. 1, art. 17 c. 3)

AREE DI SPECIALIZZAZIONE E TRAIETTORIE DI SVILUPPO DELLA STRATEGIA REGIONALE PER LA SPECIALIZZAZIONE INTELLIGENTE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA (S4)

Sezione 1

Area	Traiettorie di sviluppo
TRANSIZIONE ENERGETICA, ECONOMIA CIRCOLARE E SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	**2. Edifici energeticamente sostenibili** La riduzione della domanda di energia del patrimonio edificato è un grande stimolo allo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative e alla loro integrazione in sistemi energeticamente efficienti. Si pensi allo sviluppo di nuovi materiali e metodologie di costruzione nonché di calcolo energetico, di soluzioni impiantistiche basate su fonti energetiche alternative e rinnovabili per la loro integrazione negli edifici, di tecnologie per la conversione e lo stoccaggio dell'energia prodotta da fonti non programmabili per aumentare l'autoconsumo dei singoli edifici o di gruppi di edifici, di soluzioni IT per una gestione energetica intelligente degli edifici. Nel processo di transizione energetica verso una società a basse emissioni di carbonio, la significativa massa di investimenti che verrà mobilizzata con i fondi europei ed in particolare con lo European Green Deal per ridurre il fabbisogno di energie fossili andrà a costituire, per l'intera filiera dell'edilizia regionale, un driver straordinario per mobilizzare la ricerca e favorire lo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche in questo settore che, a livello regionale, potrebbe interessare nei prossimi anni 100.000 edifici per un controvalore di 5 miliardi di euro. **3. Sistemi di massima efficienza energetica per l'industria** La riduzione della domanda regionale di energia fossile per i grandi processi industriali nei settori di attività a più alta intensità energetica (acciaio, metalmeccanica, legno, carta..) guida lo sviluppo di soluzioni tecnologiche basate sul recupero dei cascami termici in un'ottica di simbiosi energetica industriale, di nuovi vettori energetici per il trasporto su grandi distanze di energia sostenibile (H2, P2G, biometano, corrente continua), di sistemi di stoccaggio ad alta densità energetica, di soluzioni ibride in grado di coprire una domanda puntuale di energia finale molto significativa che difficilmente può essere garantita dalle risorse rinnovabili disponibili in regione. Lo spostamento di questi grandi volumi di energia verde richiesti dai settori industriali più energivori impone la riconversione delle infrastrutture energetiche esistenti nei limiti del possibile ed un'ulteriore infrastrutturazione per il trasporto su scala internazionale di nuovi vettori energetici basati su fonti energetiche rinnovabili. Tale processo di integrazione orizzontale richiederà una rete intelligente e sarà il motore della crescente digitalizzazione dei processi per la produzione, il trasporto e l'utilizzo finale dell'energia. **4. Smart grids** Reti flessibili e fortemente automatizzate basate su fonti rinnovabili e sviluppate con logiche partecipative rappresentano il futuro dei sistemi energetici. Il monitoraggio con strumenti dettagliati, l'elaborazione e lo scambio dei dati registrati in tempo reale possono favorire soluzioni lato domanda e facilitare la pianificazione e le operazioni future della rete, aumentando l'efficienza. Le reti intelligenti permettono di monitorare ed integrare meglio le FER, riducendo le interruzioni di fornitura e consentendo una maggiore penetrazione delle stesse. Tale obiettivo favorirà lo sviluppo di tecnologie per lo sviluppo e la gestione digitalizzata delle infrastrutture, volte a garantire l'affidabilità, l'efficienza, la flessibilità e la resilienza del sistema energetico regionale, nazionale ed internazionale. Mobilizzerà una filiera regionale molto diversificata in grado di produrre circa 7 miliardi all'anno di fatturato. Oltre agli aspetti tecnici, strutture sociali come le Comunità dell'energia possono favorire la transizione energetica verso sistemi che ora possono produrre, condividere e vendere la loro energia con un'indipendenza diversa dal passato.
FABBRICA INTELLIGENTE E	**1. Soluzioni e tecnologie per l'innovazione di prodotto** Tecnologie per realizzare innovazioni di prodotto, nuovo o esistente, mediante la ricerca, lo sviluppo o l'adozione di metodologie e soluzioni innovative e/o di Intelligenza Artificiale. L'uso dell'ingegnerizzazione data-driven ed eco-design indirizzata a introdurre nuove funzionalità di prodotto/macchine/impianti intelligenti, con attenzione alla loro cybersecurity. *1 Smart systems and machines*

SVILUPPO SOSTENIBILE NELLE FILIERE DEL MADE IN ITALY	Ad esempio tecnologie in grado di monitorare e controllare, anche da remoto, l'operatività del prodotto, e nuovi servizi di assistenza da remoto, anche per la manutenzione predittiva. Sistemi con sensoristica avanzata, interventi di revamping digitale, tecnologie di networking per Internet of Things, sistemi di controllo processo/controllo macchina (applicazioni cloud based). Sistemi zero-defect. Sistemi di visualizzazione delle informazioni e modalità di dialogo uomo macchina, come chatbot o assistente virtuale. *2 Smart product* Ad esempio attraverso lo sviluppo di tecnologie quali il digital twin di prodotto, prodotti tailor-made, riconfigurazione prodotti con tecnologie additive, o innovazioni propedeutiche e/o finalizzate alla servitizzazione. *3 Sistemi robotici avanzati, tecnologie di meccatronica ed automazione evoluta* Sono inclusi nella traiettoria, ad esempio, i sistemi di interazione uomo macchina avanzati (chatbot), sistemi modulari meccatronici ad alta flessibilità, sistemi di automazione adattativi e sistemi collaborativi (cobot). *4 Tecnologie di lavorazione innovative* Sono inclusi nella traiettoria gli utensili in grado di lavorare sfruttando più tecnologie contemporaneamente (utensili e ultrasuoni, laser e deformazione plastica) e le micro lavorazioni. *5 Materiali innovativi e trattamenti rivestimenti* Ad esempio, adozione e sviluppo di materiali innovativi ed intelligenti ("a memoria") e nuovi trattamenti/rivestimenti. *6 Sostenibilità* Sono inclusi prodotti che, fin dalla progettazione, sono eco-friendly mediante l'utilizzo efficiente delle risorse, a basso impatto ambientale, zero-waste in logica di economia circolare e Life Cycle Assessment (impatto ambientale in tutto il ciclo di vita del prodotto) e rispondenti alle "4R" Repair, Remanufacture, Reuse, Recycle. **2. Sviluppo sostenibile e resilienza commerciale per le filiere del Made in Italy regionale** Rientrano tutte le attività di ricerca, sviluppo ed innovazione che consentano una elevazione del grado di sostenibilità o una maggiore circolarità dei materiali ed elementi che compongono i prodotti, servizi, edifici o soluzioni relative alle filiere manifatturiere del made in Italy regionale. All'interno di tale ambito sono altresì ricomprese le azioni propedeutiche e necessarie per il raggiungimento di tali finalità quali, a titolo esemplificativo, l'implementazione tecnologica e digitale del prodotto o dei processi logistici aziendali, la valorizzazione dei processi produttivi in filiera corta e delle materie prime regionali, il design thinking e l'open innovation applicata ai prodotti e servizi nonché nuove forme di certificazione e comunicazione per la valorizzazione dell'identità aziendale o di prodotto sviluppata attraverso il processo di innovazione in atto. Risultano altresì strategiche tutte le innovazioni volte all'implementazione di sistemi commerciali resilienti di nuovi canali di comunicazione e distribuzione anche digitali, con particolare attenzione alle mutevoli richieste espresse dai mercati, nazionali o internazionali, ovvero da segmenti emergenti della società quali ad esempio i settori collegati alla silver economy o alla green economy. **3. Soluzioni e tecnologie per l'innovazione di processo** Miglioramento nei processi produttivi tramite l'efficiente utilizzo delle tecnologie di Intelligenza Artificiale e, in particolare, della valorizzazione dei dati (data-driven enterprise), l'adozione e lo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche di Decision Support System. *1 Big Data collection and management* Ad esempio, digital twin di processo, sistemi di raccolta ed analisi dei dati di processo anche in ottica cloud-computing, sensorizzazione dei processi, integrazione, interconnessione in logica IoT e M2M (Machine to Machine), sistemi per la manutenzione predittiva, sistemi gestionali MES, ERP, SaaS (Software-as-a-Service) e schedulatori. *2 Produzione ad alto valore aggiunto* Sono incluse tecnologie additive, tecniche di realtà aumentata, produzione personalizzata, senza difetti (anche con tecnologie mirate al manifatturiero come la Machine Vision), ottimizzazione processo in tempo reale, gestione integrata qualità/manutenzione/logistica. Adozione di robotica avanzata, sistemi di logistica interna 4.0 anche con movimentazione a guida autonoma, sistemi riconfigurabili ed adattivi, monitorati in tempo reale, utilizzo di tecnologie "indossabili" (occhiali, orologi, tablet interconnessi) e gli interventi di revamping digitale su macchinari e impianti già presenti in azienda. *3 Cybersecurity* Ad esempio, adozione di sistemi di protezione digitale, in ottica protezione dei processi produttivi. *4 Sostenibilità*

	Sono inclusi i processi tesi alla riduzione degli scarti, il re-/de-manufacturing, efficientamento energetico e l'uso delle risorse in logica di Life Cycle Assessment (impatto ambientale in tutto il ciclo di vita del processo).
TECNOLOGIE MARITTIME - SUSTAINABLE WATERBORNE MOBILITY AND ITS LAND CONNECTIONS	**1. Green mobility: tecnologie, sistemi e soluzioni per la produzione e l'esercizio di mezzi marittimi e per i porti commerciali e turistici** *Linea di intervento 1.1 - Efficienza energetica nei processi produttivi* Interventi di ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica di prodotto/processo/servizio e organizzativa, finalizzati alla realizzazione di processi produttivi a ridotto consumo energetico e al recupero e riuso di cascami di energia, attraverso lo sviluppo di reti di scambio energetico di prossimità. *Linea di intervento 1.2 - Sviluppo di tecnologie per la nautica elettrica: soluzioni energetiche da fonti rinnovabili finalizzate a sviluppare la rete dei marina regionali come hub energetico e sistemi per le imbarcazioni.* Interventi di innovazione tecnologica di prodotto/processo/servizio, organizzativa e di mercato, finalizzati sia all'accelerazione della trasformazione elettrica dei mezzi nautici, sia all'evoluzione dei porti e approdi turistici in produttori di energia da fonti rinnovabili, nonché all'uso potenziale del parco nautico quale sistema di accumulo energetico per la rete energetica regionale. **2. Smart mobility: tecnologie, sistemi e soluzioni intelligenti per navi, cantieri, porti e le loro connessioni terrestri** *Linea di intervento 2.1 - Data driven Life cycle design* Interventi di innovazione tecnologica di prodotto/processo/servizio, finalizzati allo sviluppo di metodologie e sistemi di analisi dei dati di monitoraggio in esercizio, e di metodologie e sistemi di progettazione anche basati su gemelli digitali dell'intero ciclo di vita dei mezzi marittimi integrando i dati di monitoraggio in esercizio, con l'obiettivo di incrementare sicurezza, efficienza e funzionalità, e di ridurre l'impatto ambientale e l'uso dei materiali. *Linea di intervento 2.3 - Sharing: sviluppo di natanti finalizzati allo sharing per finalità di turismo* Interventi di innovazione tecnologica di prodotto/servizio, organizzativa e di mercato, finalizzati allo sviluppo di mezzi nautici - prioritariamente elettrici - idonei alla condivisione d'uso e alla relativa interfaccia a terra e utente, con l'obiettivo di accelerare la transizione verso il paradigma MAAS (mobility as a service) per il turismo nautico. **3. Sea Made in FVG: tecnologie, sistemi e soluzioni per la competitività e la resilienza del territorio** *Linea di intervento 3.2 - Materiali e sistemi sostenibili strutturali e di allestimento* Interventi di ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica di prodotto/processo/servizio, finalizzati allo sviluppo di applicazioni e processi applicativi efficienti, sostenibili e circolari per la costruzione e l'arredamento navale e nautico. *Linea di intervento 3.3 - Domotica e automazione dei sistemi di bordo e del sistema nave* Interventi di ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica di prodotto/processo/servizio, finalizzati allo sviluppo di applicazioni e impianti miranti all'incremento dell'accessibilità, del comfort e della sicurezza, anche connessa ad attacchi biologici, dei mezzi per la mobilità sulle vie d'acqua, all'automazione interna agli stessi, della navigazione e della interconnessione con i sistemi e le infrastrutture di terra.
SALUTE, QUALITÀ DELLA VITA, AGROALIMENTARE E BIOECONOMIA	**1. Sistemi e soluzioni per il mantenimento della salute e il supporto alla cura: nutraceutici, integratori alimentari, alimenti funzionali, nutrizione medica e cosmetica funzionale** Processi innovativi di ricerca, sviluppo, validazione e produzione di nuovi prodotti - nutraceutici, integratori alimentari, alimenti funzionali, alimenti personalizzati, alimenti per utilizzo a fini medici speciali e cosmetici funzionali - anche in base al profilo genetico individuale. Questi prodotti includono, ad esempio, probiotici, postbiotici prebiotici, simbiotici, estratti vegetali o da alghe e micro alghe e loro diverse formulazioni, nonché modulatori del microbioma in ambito cosmetico. A tal fine, grazie alla sinergia tra industria, ricerca di base e ricerca clinica utilizzando anche Big Data, tecnologie di Intelligenza Artificiale (IA) e Internet of Things (IoT) verranno identificati e caratterizzati da un punto di vista chimico, biologico e farmacologico, nuovi prodotti in ambito umano e veterinario sviluppate innovazioni di processo industriale e confezionamento sempre più efficienti, sostenibili e rispettosi dell'ambiente anche con specifiche analisi di mercato, strategie di marketing, certificazione di prodotto, protezione intellettuale e autorizzazione al commercio. Questi sistemi e soluzioni hanno l'obiettivo di: a) sviluppare e diffondere un'appropriata cultura, in ambito medico e sociale, per il mantenimento in buona salute della popolazione;

b) contribuire alla prevenzione delle malattie e alla promozione della salute durante tutto l'arco della vita (in relazione all'età, allo stato di salute e all'attività lavorativa);
c) applicare soluzioni nutrizionali mediche che migliorino e supportino gli esiti clinici di specifiche patologie;
d) rafforzare la competitività delle aziende regionali sui mercati nazionali ed internazionali in forte crescita, con conseguente stabile sviluppo economico ed occupazionale del territorio. Gli obiettivi conseguiti potranno contribuire ad una maggiore sostenibilità economica del sistema socio sanitario regionale.

2. Soluzioni e sistemi biomedicali innovativi: sviluppo integrato di dispositivi medici
Ricerca e sviluppo di soluzioni biomedicali innovative per una medicina personalizzata, sostenibile ed ecosostenibile volta alla salute umana ma che tenga conto anche dell'ambito veterinario e dei fattori ambientali che determinano il mantenimento o la perdita della salute in un'ottica di "One Health" per percorsi di diagnosi, cura e riabilitazione sempre più veloci ed affidabili, per la produzione e la commercializzazione di dispositivi medici e/o di servizi tra cui:
a) dispositivi per protezione individuale, terapia, anche mediante dispositivi a base di sostanze, riabilitazione, esplorazione funzionale, diagnostica per immagini digitali in ambito umano e pre-clinico e nella sperimentazione di nuovi mezzi di contrasto per la diagnostica clinica umana e veterinaria;
b) dispositivi impiantabili realizzati anche con nuovi biomateriali integrando tecnologie di produzione additiva, realtà aumentata e virtuale, robotica ed Intelligenza Artificiale (IA);
c) bioreattori per ingegneria tissutale, medicina rigenerativa e terapie cellulari;
d) servizi innovativi, anche in outsourcing, dei citati dispositivi medici e/o di bionanosensori avanzati in ambito implementativo e manutentivo integrati con sistemi digitali, quali Internet of Things (IoT) e IA;
e) diagnostica in vitro che comprende la ricerca e lo sviluppo di piattaforme tecnologiche per la diagnostica umana e la sorveglianza epidemiologica (includendo la diagnostica veterinaria, alimentare e ambientale) con test molecolari, test rapidi, dispositivi point-of-care integrati per ottimizzare i servizi socio sanitari con attività diagnostica ospedaliera e ambulatoriale.
Le innovazioni previste potranno trarre vantaggio dalla presenza di un sistema integrato di biobanking e da un possibile percorso condiviso di validazione fra le imprese, le strutture sanitarie e di ricerca regionali.
In tale traiettoria si svilupperanno sistemi di Digital Twin per i citati dispositivi medici per la raccolta di Big Medical Data con tecnologie Internet of Medical Things (IoMT).
Per massimizzare ed ottimizzare l'integrazione, verranno sviluppati sistemi e soluzioni innovativi di informatica applicabili sia in ambito ospedaliero che ambulatoriale integrati con bioimmagini biosegnali e dati provenienti dai dispositivi medici e dai laboratori di analisi confrontabili con quelli reperiti in ambito agroalimentare, veterinario e ambientale allo scopo di federare database e repository di Big Medical Data da elaborare con algoritmi di AI su Cloud High Performance Computing (HPC), Data Center pubblici e privati, prevalentemente regionali.

3. Soluzioni e sistemi di active & assisted living per il supporto alla fragilità
Sviluppo integrato di soluzioni tecnologiche innovative che pongono le premesse anche per nuove soluzioni organizzative, per gli ambienti di vita e la domiciliarità per la promozione di corretti stili di vita e per il monitoraggio dello stato di salute e la cura delle persone fragili.
Tali soluzioni sono concepite attivando percorsi di innovazione sociale che riguardano i processi, quali ad esempio, l'uso di modalità di co-progettazione tra i diversi attori coinvolti, sempre tenendo conto della centralità dell'individuo.
Le soluzioni abitative, organizzative e tecnologiche progettate con il coinvolgimento di tutti i portatori di interesse, sono indispensabili per servizi domiciliari innovativi e sostenibili da correlare con i servizi alla persona anche in funzione di progetti di vita indipendente.
A titolo esemplificativo, i Big Data alimentati dai sistemi e dalle soluzioni di questa traiettoria, quali i dispositivi medici di telemedicina, app ausili, protesi, ed anche sistemi di teleassistenza, tecnologie indossabili domotica ed impiantistica verrebbero integrati con tecnologie di Internet of Things (IoT) ed elaborati con algoritmi predittivi di Intelligenza Artificiale (IA) nel rispetto del quadro normativo sulla privacy, in un'ottica di un «design for all», per essere così utilizzati da tutti i portatori di interesse.
Le sperimentazioni di "Abitare possibile" previste dalla normativa vigente, completate con soluzioni tecnologiche sviluppate nell'ambito di questa traiettoria, potrebbero introdurre forme abitative innovative, da integrare con esperienze innovative di welfare di prossimità e di sviluppo delle comunità attorno alle persone con fragilità come ad esempio i "condomini solidali" che promuovono e valorizzano l'autonomia delle persone.
I temi trattati in questa traiettoria dovranno, inoltre, mettere in campo soluzioni e sistemi in grado di garantire l'integrazione di dati afferenti alle persone fragili sul territorio con un adeguato equilibrio tra

aspetti tecnologici e umani (Human&Tech) promuovendo innovazione di processo, di sistema e sociale attraverso l'utilizzo del Fascicolo Sanitario Sociale Elettronico (FSSE) nel quale saranno così presenti tutte le informazioni sanitarie e socio sanitarie del cittadino.
Questo verrà ottenuto grazie a soluzioni e sistemi software innovativi per la raccolta, aggregazione ed elaborazione dei dati sanitari e socio sanitario assistenziali da integrare, previa condivisione con i competenti gestori, all'interno del FSSE con un sistema di rete informatico interoperabile ed accessibile evitando la frammentazione e dispersione dei dati e delle loro fonti, nel rispetto dei consensi ricevuti e della qualità e sicurezza informatica, e con un co-design continuo dei servizi digitali.

4. Soluzioni e sistemi per terapie innovative: sviluppo integrato di farmaci e biofarmaci (biotech) per una medicina personalizzata e sostenibile
Per una medicina personalizzata, traslazionale, sostenibile ed ecostenibile, nell'ambito delle "unmet clinical needs", si includono:
a) lo sviluppo di piattaforme biotecnologiche avanzate per la produzione di:
- ATMP-Advanced Therapy Medicinal Products;
- farmaci biologici (proteine ricombinanti/anticorpi monoclonali, biosimilari);
- vaccini a uso umano e veterinario;
b) la valorizzazione di piattaforme di "drug discovery" nel settore umano e veterinario per:
- "drug-repurposing";
- nuovi API (Active Pharmaceutical Ingredients)
c) le strategie di implementazione delle terapie innovative in ambito clinico e la profilazione farmaco genetica/omica;
d) il riciclo e riutilizzo degli scarti chimici e/o biochimici della produzione farmacologica.
Le filiere si integrano con strutture di supporto per studi clinici di fase I e II, comprendenti ATMP, screening farmacologici, "Structural Based Drug Design" (SBSS) e colture organotipiche.
La realizzazione di servizi avanzati di prevenzione, diagnosi, personalizzazione della terapia e monitoraggio della stessa avvengono attraverso l'applicazione dell'Intelligenza Artificiale (AI), lo sviluppo di processi di Machine Learning e la modellistica molecolare (metodologie in silico computazionali per screening reali e virtuali) grazie all'utilizzo di High Performance Computing (HPC) anche nel rispetto del quadro normativo sulla privacy.

5. Sviluppo di un approccio bioeconomico integrato per l'aumento di valore delle risorse territoriali favorendo la sicurezza (safety and security) delle produzioni e la resilienza delle catene del valore del sistema imprenditoriale regionale, attraverso l'integrazione di interventi di innovazione su filiere sostenibili e circolari capaci di portare valore al consumatore
Declinazione operativa degli elementi della traiettoria (Roadmap): tale obiettivo strategico potrà essere raggiunto con:
a) un'agricoltura e un allevamento innovativi (incluse selvicoltura, acquacoltura e maricoltura) sostenibili (anche attraverso pratiche agro ecologiche), realizzate considerando anche:
- l'impatto dei cambiamenti climatici, costieri e lagunari;
- la fertilità dei suoli;
- la disponibilità idrica;
b) l'innovazione industriale attraverso: 1) l'efficienza dei processi aziendali e di filiera; 2) il packaging e la conservazione; 3) la tracciabilità e identificabilità; 4) la sostenibilità ambientale dei materiali prodotti e utilizzati; 5) la funzionalizzazione delle componenti e/o dei prodotti; 6) l'applicazione di tecniche biomolecolari avanzate; 7) la creazione di alimenti "nuovi" e/o più sicuri, anche funzionali e in relazione ai segmenti dei mercati di destinazione (inclusi gli alimenti per animali da reddito e da compagnia); 8) la riduzione delle "impronte" chimica e idrica.
Tutto questo anche attraverso:
- la collaborazione con professionisti e/o PMI e/o START UP innovative;
- nuovi strumenti di promozione connessi alle attività economiche nel territorio, anche attraverso approccio LEADER, coinvolgendo cioè anche altri soggetti rappresentativi del territorio.

6. Valorizzazione delle potenzialità del territorio sostenendo lo sviluppo di comunità locali smart e resilienti nel pieno rispetto della biodiversità, degli ecosistemi montani, rurali e costieri (compresi i loro servizi ecosistemici) e integrando nello sviluppo economico, sociale ed ambientale i concetti di circolarità e sostenibilità delle catene del valore bioeconomiche allargate (ovvero comprensive della logistica, della distribuzione e della commercializzazione). Tale obiettivo potrà essere raggiunto attraverso la produzione di bioenergia da fonti rinnovabili, di nuovi prodotti bio-based, lo sviluppo di filiere di valore anche sociale con l'impiego di tecnologie innovative (incluse le bio-raffinerie), lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici e l'adozione di soluzioni basate sulla natura

<table>
<tr><td></td><td><u>(NBS)</u>
Nella declinazione operativa degli elementi della traiettoria (ROADMAP) si dovrà in particolare tenere presente i seguenti domini:
a) la produzione di risorse rinnovabili provenienti dall'agricoltura, dall'allevamento, dalla silvicoltura, dalla maricoltura e dall'acquacoltura;
b) l'utilizzo di sottoprodotti dei processi produttivi e delle materie prime seconde ed "end of waste" raccolte sul territorio regionale, anche attraverso i diversi sistemi di conferimento agli impianti di recupero di rifiuti o il riutilizzo di beni/prodotti derivanti comunque dal territorio;
c) il destino di esuberi ed "end of life" della bioeconomia (non solo agroalimentare) garantendo l'aumento di circolarità anche a favore delle fasce deboli.
La traiettoria include la definizione e adozione di soluzioni e tecnologie innovative per la protezione, il ripristino, l'osservazione e la valorizzazione del capitale naturale che fornisce servizi ecosistemici anche al fine di favorire la biodiversità oltre che la conservazione di alcuni habitat secondari (habitat che dipendono dall'azione dell'uomo quali ad esempio prati, pascoli) e delle specie ad essi associate.
Rientrano in questa traiettoria anche le soluzioni (ad esempio soluzioni basate sulla natura) applicate alla definizione, valutazione, progettazione, realizzazione, gestione, monitoraggio e dismissione delle infrastrutture (reti tecnologiche, di trasporto, di distribuzione di acqua ed energia, scuole, ospedali, musei etc.) con lo scopo di mitigarne l'impatto sul capitale naturale, sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici durante il ciclo di vita e/o a renderle più resilienti ai cambiamenti climatici e agli eventi estremi.

<u>7. Introduzione di sistemi innovativi di raccolta, integrazione, condivisione e distribuzione dei prodotti e delle informazioni ad essi correlate (logistica diretta ed inversa o accoppiata del prodotto e del dato) al fine di creare valore per tutte le componenti della catena bioeconomica allargata</u>
Declinazione operativa degli elementi della traiettoria (Roadmap) tale obiettivo strategico potrà essere raggiunto con:
a) lo sviluppo e validazione di nuovi modelli di business attraverso la disponibilità di dati "open" resi fruibili da terze parti o da privati anche in considerazione dei nuovi sistemi di distribuzione dei prodotti e delle situazioni di consumo (e-commerce, home delivery) o derivanti dalla necessaria resilienza delle comunità locali;
b) l'agevolazione della raccolta e condivisione dei dati relativi alle catene del valore bioeconomiche allargate da parte di soggetti privati che rendano fruibili, al pari dei soggetti pubblici, le proprie informazioni (Big data), affinché queste vengano elaborate e rese utili nell'incrementare il valore delle produzioni;
c) l'informazione ai consumatori sui prodotti della bioeconomia (non solo agroalimentari), anche in riferimento agli attori della catena di valore (non solo professionali), alla tracciabilità, all'origine, ai valori nutrizionali e agli aspetti di sostenibilità e circolarità, e coinvolgerli nella creazione di valore, anche tramite strumenti digitali di dialogo e raccolta dati.</td></tr>
<tr><td>CULTURAL HERITAGE, DESIGN, INDUSTRIA DELLA CREATIVITÀ, TURISMO</td><td><u>2. Ricerca Sviluppo Innovazione Tecnologica per le Imprese culturali e creative (ICC)</u>
R&S per la creazione e l'utilizzo di nuove tecnologie, nuovi materiali, contenuti innovativi e nuovi approcci utili per la realizzazione di servizi, prodotti e contenuti da immettere sul mercato.
Il criterio dominante è quello di fare ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica, di contenuti e di prodotti.
Il criterio 1 (Tecnologie) e 2 (innovazione di prodotto/di servizio) sono quindi correlati in sinergia.
La traiettoria riguarda in sintesi i seguenti punti:
a) ricerca e sviluppo di tecnologie per la digitalizzazione e per la connessione di cose e persone, per la fruizione del patrimonio tangibile e intangibile (es VR, AR, MR) la conservazione, la gestione, la promozione di tutto il territorio (dalle montagne al mare), protezione dei dati, dei diritti d'autore e brevetti, co-creazione di opere, la realizzazione di nuovi servizi e sistemi di vendita e promozione anche in remoto, l'inclusività fisica, culturale e sociale;
b) ricerca e sviluppo - Nuovi materiali, contenuti e tecnologie avanzate per il design, il restauro, la conservazione, gli edifici storici e artistici e il patrimonio tangibile e intangibile, l'inclusività sociale e fisica, e la produzione sostenibile;
c) sviluppo di approcci e tecnologie volte a favorire la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici in supporto allo sviluppo del Green Deal.

<u>3. Turismo 4.0 new business model</u>
La traiettoria propone in modo pervasivo l'utilizzo delle tecnologie digitali per la crescita e lo sviluppo dell'intero settore turistico.
È importante costruire una vera e propria filiera digitale a servizio delle imprese turistiche sia per la</td></tr>
</table>

	predisposizione di nuovi prodotti turistici, sia per efficientare le decisioni di acquisto di prodotti provenienti da mercati locali e di riduzione delle emissioni ambientali e di recupero degli scarti. È però altrettanto importante offrire modalità semplici, accessibili, vicine all'utente turista per catturare la sua attenzione e fare in modo che scelga le località della nostra regione Infine, i sistemi 4.0 dovranno essere funzionali all'individuazione delle esigenze e delle movimentazioni dei turisti sul territorio, al fine di consentire un miglioramento delle offerte profilate su misura degli stessi turisti ed un efficientamento dei sistemi e miglioramento dell'utilizzo delle risorse e dei flussi di trasporto dedicati. **4. Sustainable innovations to build greener destinations** La traiettoria mira a promuovere un'offerta turistica non "di massa" che possa valorizzare le specificità territoriali naturalistiche, culturali ed enogastronomiche del territorio, anche attraverso la trasformazione in chiave ecosostenibile dell'intera filiera turistica regionale (strutture ricettive, forniture, trasporti, commercializzazione di prodotti locali, interventi di formazione eco attiva per il personale e per l'utenza) che avrà il compito di coinvolgere ed accompagnare le aziende verso l'adozione di marchi di sostenibilità. La diversificazione dell'offerta turistica regionale, per l'attrazione di segmenti di mercato ulteriori rispetto a quelli tradizionalmente polarizzati sui prodotti turistici "mare" e "montagna", risponde altresì all'esigenza di una più marcata destagionalizzazione, garantendo nuove opportunità di reddito anche nelle aree distanti dai principali poli di attrazione turistica. L'intento è di accrescere una coscienza ambientale dei fruitori, valorizzando le eccellenze regionali per favorire l'attrattività di un turismo più "ricercato", che rispetti pienamente territorio e paesaggio, anche nell'ottica di un'individuazione quale "destinazione turistica verde". Per il pieno raggiungimento della finalità è prevista la realizzazione di una catena unica di sharing, nell'ambito di un progetto di sistema che, coinvolgendo anche la pubblica amministrazione, contribuisca ad accrescere l'attrattività del territorio regionale quale destinazione turistica "verde"/ecosostenibile valorizzando i processi di attuazione rivolti alla sostenibilità, all'utilizzo di energie sostenibili, all'ambiente marittimo e alpino, al patrimonio culturale (cultural heritage).

Allegato B –
(Rif. art. 16 c. 2)

CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA PRESELEZIONE

criterio	*articolazione del criterio*	*scala di valutazione (*)*	*coefficiente*
1. Qualità del progetto	a) Innovatività del progetto misurata in termini di originalità e novità del prodotto/processo/servizio rispetto allo stato dell'arte nell'impresa e nel mercato di riferimento; originalità del metodo proposto	0-5	2,2
	b) Validità tecnica del progetto misurata in termini di contenuti tecnico-scientifici e contributo del progetto all'avanzamento delle conoscenze, delle competenze e delle tecnologie nello specifico ambito di attività delle imprese partecipanti al progetto	0-5	1,8
2. Prospettive di impatto dei risultati sulla competitività dell'impresa	Potenzialità economica del progetto, in relazione alle prospettive di mercato, in particolare come capacità del nuovo prodotto/processo/servizio di rispondere meglio alla domanda del mercato e/o alla possibilità di aprire nuovi mercati anche in rapporto alla filiera e a possibili drivers tecnologici o utilizzatori finali	0-5	2,0
3. Qualità delle competenze coinvolte	a) Validità delle esperienze e competenze interne ed esterne ai partner del progetto rispetto alle attività e agli obiettivi e risultati da raggiungere nell'ambito del progetto	0-5	1
	b) Significatività della collaborazione con enti di ricerca in termini di qualità e complessità delle attività affidate e dell'entità della spesa sul totale del progetto	0-5	1,4
4. Contributo alla sostenibilità ambientale	Ricaduta ambientale del progetto i cui risultati riguardano: - l'applicazione delle modalità produttive dell'economia circolare[1] - l'utilizzo di materiali ecocompatibili - il riuso dei residui di lavorazione - la riduzione e il riciclo dei rifiuti - la riduzione e l'abbattimento degli inquinanti - il risparmio delle risorse energetiche - l'efficienza energetica - l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili - il risparmio delle risorse idriche	0-5	1,6

Dalla somma delle valutazioni dei singoli criteri moltiplicate per il relativo coefficiente si ottiene il punteggio complessivo di valutazione per la preselezione.

(*) scala di valutazione da 0 a 5 punti					
Requisito assente	Basso	Medio-basso	Medio	Medio-alto	Alto
0	1	2	3	4	5

[1] Economia circolare: in conformità alla comunicazione della Commissione europea, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 2 dicembre 2015 COM (2015) 614 final (L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare), sistema economico in cui il valore dei prodotti, dei materiali e delle risorse è mantenuto quanto più a lungo possibile e la produzione di rifiuti è ridotta al minimo, improntando al principio della circolarità la produzione, il consumo e la gestione delle risorse e dei flussi di rifiuti, anche attraverso la reimmissione delle materie prime secondarie derivanti dal riciclo, la durabilità e riparabilità dei prodotti, il consumo di servizi anziché di prodotti e l'utilizzo di piattaforme informatiche o digitali.

Allegato C –

(Rif. art. 13 c. 3 lett. k) l) m), art. 17 c. 1, 4, 5, 6 e 7, art. 20 c. 6, art. 26 c. 2, art. 28 c. 1 lett. l), art. 32 c. 6)

CRITERI DI AMMISSIBILITÀ E DI VALUTAZIONE PER LA GRADUATORIA

Sezione 1 - Criteri generali di ammissibilità

Completezza e correttezza della domanda di finanziamento, da intendersi quale presenza degli elementi essenziali previsti dalle procedure di attivazione (bando)
Rispetto della procedura di attivazione di riferimento (bando) e delle regole previste dalla normativa vigente in tema di procedure amministrative
Ammissibilità del proponente secondo quanto previsto dalla procedura di attivazione (bandi, inviti, elenco delle operazioni prioritarie), dalla normativa nazionale e comunitaria applicabile e dall'ambito di applicazione del FESR
Sussistenza delle capacità amministrativa, finanziaria e operativa in capo al proponente

Sezione 2 - Criteri di valutazione tecnica

criterio	*articolazione del criterio*	*scala di valutazione (*)*	*minimo[2]*	*coefficiente*
1. Qualità del progetto	a) Innovatività del progetto misurata in termini di originalità e novità del prodotto/processo/servizio rispetto allo stato dell'arte nell'impresa e nel mercato di riferimento; originalità del metodo proposto	0-5	2	2,0
	b) Validità tecnica del progetto misurata in termini di contenuti tecnico-scientifici e contributo del progetto all'avanzamento delle conoscenze, delle competenze e delle tecnologie nello specifico ambito di attività delle imprese partecipanti al progetto	0-5	2	1,5
2. Prospettive di impatto dei risultati sulla competitività dell'impresa	a) Potenzialità economica del progetto, in relazione alle prospettive di mercato, in particolare come capacità del nuovo prodotto/processo/servizio di rispondere meglio alla domanda del mercato e/o alla possibilità di aprire nuovi mercati anche in rapporto alla filiera e a possibili drivers tecnologici o utilizzatori finali	0-5	2	1,7
	b) Ricadute positive per l'aumento della capacità produttiva e per la riduzione dei costi di prodotto/processo/servizio	0-5	-	1
3. Qualità delle competenze coinvolte nel progetto	a) Validità delle esperienze e competenze interne ed esterne ai partner del progetto rispetto alle attività e agli obiettivi e risultati da raggiungere nell'ambito del progetto	0-5	2	1
	b) Significatività della collaborazione con enti di ricerca in termini di qualità e complessità delle attività affidate e dell'entità della spesa sul totale del progetto	0-5	-	1,3
4. Chiarezza progettuale, pertinenza e congruità spese	Dettaglio, completezza della proposta progettuale presentata, con particolare riferimento alla descrizione delle attività previste, ai tempi, agli obiettivi, ai risultati, all'organizzazione; pertinenza e congruità delle spese previste dal progetto in relazione ai risultati da raggiungere	0-5	-	1
5. Contributo alla sostenibilità ambientale	a) Ricaduta ambientale del progetto i cui risultati riguardano: - l'applicazione delle modalità produttive dell'economia circolare[3] - l'utilizzo di materiali ecocompatibili - il riuso dei residui di lavorazione - la riduzione e il riciclo dei rifiuti - la riduzione e l'abbattimento degli inquinanti	0-5	-	1,3
	b) Ricaduta ambientale del progetto i cui risultati riguardano: - il risparmio delle risorse energetiche	0-5	-	1,3

[2] Soglie minime di valutazione per il singolo criterio ai fini dell'ammissibilità del progetto, previste all'articolo 17, comma 5, lettera a).
[3] Economia circolare: in conformità alla comunicazione della Commissione europea, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 2 dicembre 2015 COM (2015) 614 final (L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare), sistema economico in cui il valore dei prodotti, dei materiali e delle risorse è mantenuto quanto più a lungo possibile e la produzione di rifiuti è ridotta al minimo, improntando al principio della circolarità la produzione, il consumo e la gestione delle risorse e dei flussi di rifiuti, anche attraverso la reimmissione delle materie prime secondarie derivanti dal riciclo, la durabilità e riparabilità dei prodotti, il consumo di servizi anziché di prodotti e l'utilizzo di piattaforme informatiche o digitali.

	- l'efficienza energetica - l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili - il risparmio delle risorse idriche			
6. Trasformazione digitale	Trasformazione digitale verso l'applicazione di modelli di business avanzati, attraverso interventi che prevedono: - l'applicazione di strategie di servitizzazione[4] - la realizzazione in modalità open innovation[5] - la realizzazione di soluzioni finalizzate a cogliere opportunità di mercato legate alla prospettiva della società 5.0[6]e della silver economy[7], in ambito turistico, domotico, logistico e dei trasporti intelligenti - la realizzazione tramite l'utilizzo di tecnologie additive[8]	0-5	-	1,1
7. Progetto concernente le tecnologie abilitanti	Progetto concernente gli ambiti relativi alle tecnologie abilitanti e/o applicazione delle tecnologie abilitanti nello sviluppo dello stesso (micro/nanoelettronica, nanotecnologia, fotonica, materiali avanzati, biotecnologia industriale e tecnologie di produzione avanzate[9])	0-5	-	1
8. Progetto a favore delle persone con disabilità	Progetto finalizzato a favorire l'accessibilità e la fruibilità di prodotti o servizi alle persone con disabilità	0-5	-	1
9. Progetto già valutato positivamente ma non finanziato nell'ambito del Programma europeo Horizon	Progetto già valutato positivamente nell'ambito del Programma europeo Horizon ma non finanziato per carenza di risorse. Significatività dell'intervento dell'impresa in termini di qualità e complessità delle attività nell'ambito del progetto presentato all'Unione europea e dell'entità della spesa dell'intervento sul totale della spesa del progetto[10]	0-5	-	1,2

Dalla somma delle valutazioni dei singoli criteri moltiplicate per il relativo coefficiente si ottiene il punteggio complessivo di valutazione tecnica che, ai fini dell'ammissibilità del progetto, deve raggiungere la soglia minima di 28 punti, come previsto all'art 17, comma 5, lettera b).

(*) scala di valutazione da 0 a 5 punti					
Requisito assente	Basso	Medio-basso	Medio	Medio-alto	Alto
0	1	2	3	4	5

[4] Servitizzazione: processo attraverso cui un'impresa implementa una trasformazione del proprio modello di business che le consenta di erogare servizi a valore aggiunto in combinazione al proprio prodotto fisico, in un'offerta unitaria.
[5] Open innovation: modalità operativa che si caratterizza per la condivisione, connessione e contaminazione dei flussi di conoscenza e delle risorse in entrata e in uscita tra diverse organizzazioni, con il fine di accelerare l'innovazione, creare più valore e competere meglio sul mercato, nonché valorizzare nei prodotti e nei servizi la trasparenza, la rendicontabilità, la privacy e l'auditing di sicurezza e ispezione.
[6] Società 5.0: modello di sviluppo che ha come obiettivo quello di integrare la tecnologia nella vita di tutti i giorni dei singoli individui e nelle comunità, al fine di creare una società più equa e inclusiva, in cui la persona sia al centro.
[7] Silver economy: opportunità di sviluppo economico e occupazionale volta a soddisfare i bisogni della popolazione anziana anche coinvolgendo le stesse persone anziane, secondo modelli occupazionali innovativi.
[8] Tecnologia additiva: tecnica di produzione che, utilizzando delle tecnologie avanzate, permette di ottenere prodotti e manufatti dalla generazione e addizione di successivi strati di materiale, applicata alla progettazione di design complessi o finalizzata alla velocizzazione dei processi produttivi, alla riduzione dell'utilizzo di materiali o alla possibilità di utilizzo di materiali ibridi.
[9] Le tecnologie di produzione avanzate (AMS – Advanced Manufacturing Systems) comprendono sistemi di produzione e i relativi servizi, processi, impianti e attrezzature, ivi compreso l'automazione, robotica, sistemi di misura, l'elaborazione delle informazioni cognitive, elaborazione dei segnali e controllo della produzione attraverso sistemi di informazione e di comunicazione ad alta velocità. *(HLG, 2009).*
Le tecnologie di produzione avanzate sono strettamente correlate con il settore dei beni strumentali per l'industria manifatturiera. Esempi: 1) metodologie e standard per la progettazione di macchine e sistemi produttivi complessi tramite strumenti IT e paradigmi progettuali innovativi; 2) strumenti CAD-CAM basati sulla conoscenza per la progettazione e produzione di prodotti di alta qualità ed alta variabilità; 3) metodi e standard per l'automazione ed integrazione di sistemi produttivi complessi in grado di gestire produzioni on demand e just in time; 4) metodi e tecnologie ICT basate su internet per l'integrazione in tempo reale degli attori della filiera dal retail, ai produttori, ai fornitori; 5) tecnologie per il controllo, il monitoraggio, la supervisione, la diagnosi e la manutenzione per aumentare il ciclo di vita e l'efficienza dei sistemi di produzione; 6) tecniche e soluzioni software per la pianificazione in tempo reale della produzione e della logistica intra ed inter fabbrica al fine di gestire dinamiche di mercato altamente rapide e variabili; 7) sensori e componenti meccatronici ad alte prestazioni per migliorare efficienza e qualità della produzione e dei prodotti finali; 8) nuove configurazioni di macchine e sistemi eco-sostenibili per ottimizzare efficienza energetica ed impatto ambientale dei sistemi di produzione; 9) nuove tecnologie di processo eco-sostenibili per i prodotti nuovi e correnti per ridurre consumi ed emissioni dei processi industriali; 10) nuovi materiali strutturali per componenti, macchine e sistemi che migliorino prestazioni, consumi ed impatto ambientale (*"Le Key enabling technologies nelle tecnologie prioritarie per l'industria nazionale", AIRI, I edizione aprile 2013*) .
[10] Alla domanda di contributo deve essere allegata la documentazione comprovante la valutazione positiva del progetto nell'ambito del programma europeo Horizon e copia della relazione contenente la descrizione del progetto presentata alla Commissione Europea.

Sezione 3 - Altri criteri di valutazione

criterio	articolazione del criterio	punteggio non graduabile
10. Incremento occupazionale	Incremento occupazionale dell'impresa conseguente al progetto. Per incremento occupazionale dell'impresa si intende l'aumento: a) di almeno 1 unità per piccole imprese b) di almeno 3 unità per medie imprese c) di almeno 5 unità per grandi imprese degli occupati nel territorio regionale, dalla data della domanda alla data di rendicontazione. L'incremento deve essere attinente e determinato dalla realizzazione/completamento del progetto e deve essere mantenuto per i 12 mesi successivi alla data di rendicontazione[11]	5
11. Interventi realizzati da iniziative imprenditoriali che abbiano riattivato o dato continuità ad attività produttive rilevanti	Progetto realizzato da un'impresa che ha rilevato o dato continuità ad un'attività produttiva rilevante sul territorio regionale[12] garantendo una significativa tutela anche parziale dei livelli occupazionali. Per attività produttiva rilevante è da intendersi con almeno 10 occupati[13] e che nel triennio precedente sia cessata o abbia registrato sospensioni o riduzioni dell'orario di lavoro di almeno il 20%, con ricorso agli ammortizzatori sociali	3
12. Minori dimensioni aziendali	Progetto presentato da micro, piccole o medie imprese come definite nell'Allegato I al regolamento (UE) n. 651/2014[14]: a) Micro b) Piccola c) Media	 4 3 1
13. Imprenditoria femminile o maggioranza della presenza femminile negli addetti all'attività di ricerca /sviluppo	Progetto presentato da impresa in cui: *(i punteggi a) e b) non sono cumulabili)* a) la maggioranza delle quote è nella titolarità di donne oppure impresa cooperativa in cui la maggioranza dei soci è composta da donne e impresa individuale il cui titolare è una donna. Nel caso di società di persone composta da due soci, la società in accomandita semplice il cui socio accomandatario è una donna e la società in nome collettivo il cui socio donna è anche legale rappresentante della società b) la maggioranza degli addetti all'attività di ricerca industriale/sviluppo sperimentale occupati nel progetto sono donne	3 2
14. Partecipazione dell'impresa a reti d'impresa	Progetti realizzati da imprese che partecipano a reti d'impresa regolarmente registrate presso la CCIAA: *(i punteggi a) e b) non sono cumulabili)* a) progetto presentato da una rete avente soggettività giuridica (rete soggetto) o progetto congiunto tra imprese appartenenti alla stessa rete b) progetto realizzato da un'impresa appartenente ad una rete	2 1
15. Rating di legalità	Progetto realizzato da impresa in possesso del rating attribuito ai sensi dell'art. 5-ter del DL n. 1/2012, come modificato dal DL n. 29/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 62/2012	1

[11] Per occupati si intendono i dipendenti, collaboratori familiari e soci lavoratori iscritti alla posizione INAIL dell'impresa. L'incremento viene calcolato in base alla differenza tra unità lavorative (equivalenza a tempo pieno - es. 1 occupato a tempo pieno = 1, 1 part-time al 50% = 0,5) occupate nel territorio regionale risultanti alla data di rendicontazione ed alla data della domanda. È comunque necessario che le imprese assumano almeno un dipendente, eventualmente a tempo parziale. L'incremento occupazionale dalla data della domanda deve essere mantenuto per i 12 mesi successivi alla data di rendicontazione e viene verificato allo scadere dei 12 mesi di vincolo, con la stessa unità di misura.
[12] Direttamente o tramite una controllata diretta.
[13] Per occupati si intendono i dipendenti, collaboratori familiari e soci lavoratori iscritti alla posizione INAIL dell'impresa.
[14] Il regolamento (UE) n. 651/2014 è pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.

Allegato D –
(Rif. art. 4 c. 3 lett. c), art. 13 c. 3 lett. a) n. 2)

MODALITÀ PER LA DETERMINAZIONE DELLA CAPACITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA

La verifica ha esito positivo qualora almeno uno dei seguenti requisiti A e B è soddisfatto.

A) Sostenibilità finanziaria del progetto: ST / F ≤ 0,3

La spesa totale preventivata per il progetto non è superiore al 30% del fatturato

B) Congruenza fra capitale netto e costo del progetto: CN / ST ≥ 0,2

Il capitale netto è pari ad almeno il 20% della spesa totale preventivata per il progetto

ST = spesa totale preventivata per il progetto.

F = fatturato annuo risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di presentazione della domanda (corrispondente al valore dei *Ricavi delle vendite e delle prestazioni,* voce A1 dello schema di conto economico ai sensi del Codice civile).

CN = capitale netto, intendendosi per tale il patrimonio netto, come definito all'art. 2424 del Codice civile, quale risultante dall'ultimo bilancio già approvato, nei termini di legge, alla data della presentazione della domanda.

I dati afferenti alle operazioni predette devono essere desumibili dal bilancio già approvato alla data di presentazione della domanda, benché eventualmente non ancora depositato nel registro imprese.

Per le imprese esonerate dalla tenuta della contabilità ordinaria e/o dalla redazione del bilancio, le predette informazioni sono riferite al fatturato e al patrimonio netto dell'ultimo esercizio chiuso desumibili, per quanto riguarda il fatturato dall'ultima dichiarazione dei redditi presentata e, per quanto riguarda il capitale, sulla base del prospetto delle attività e delle passività redatto in conformità alle norme in materia civilistica e tributaria.
La SRA può richiedere all'impresa di documentare i valori dichiarati, eventualmente tramite dichiarazione di un commercialista iscritto all'albo.

Per le imprese di nuova costituzione che non dispongano dei dati economici definitivi e approvati relativi al primo esercizio, l'accertamento della capacità finanziaria sarà effettuato sulla base del solo criterio B). In tale fattispecie, il valore di CN sarà accertato sulla base dell'importo del capitale sociale sottoscritto e liberato così come risultante dal certificato di iscrizione alla CCIAA .

Nel caso in cui il soggetto interessato abbia redatto il bilancio consolidato ai sensi degli articoli 25 e seguenti del decreto legislativo n. 127 del 9 aprile 1991 o sia controllato da un'impresa che abbia redatto il bilancio consolidato, il soggetto stesso può utilizzare i dati contabili e le informazioni dell'ultimo bilancio consolidato approvato.

Allegato E –
(Rif. art. 7 c. 2 e c. 3, art. 23 c. 2, art. 24 c. 2 lett. c), art. 26 c. 3)

CRITERI PER LA DETERMINAZIONE E LA DOCUMENTAZIONE DELLE SPESE

Sommario

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 LE SPESE

Le spese devono, **a pena di inammissibilità**:

a) rientrare tra le categorie ammissibili dal bando ed essere pertinenti al progetto e, in sede di rendicontazione, conformi al preventivo e alle variazioni autorizzate, fatto salvo quanto previsto all'articolo 20, comma 3;

b) essere riferite all'arco temporale di realizzazione del progetto (data di avvio e data di conclusione) e documentate da giustificativi di spese di data ricompresa in tale periodo, fatta eccezione per la prestazione del revisore legale relativa alla certificazione della spesa, che può essere fatturata entro la data di rendicontazione. Non sono ammissibili spese rientranti nell'arco temporale di realizzazione del progetto qualora riferite a ordini o documenti di trasporto di data antecedente a quella di avvio del progetto o a contratti aventi attuazione in data antecedente a quella di avvio del progetto. Sono ammissibili fatture di data successiva a quella di conclusione del progetto, ma comunque antecedenti alla rendicontazione, purché riferite ad avvisi di parcella di data ricompresa nel periodo di realizzazione del progetto, che vanno in ogni caso allegati alla rendicontazione;

c) essere pagate entro la data di rendicontazione;

d) essere pagate unicamente a mezzo *transazione bancaria/postale*, preferibilmente distinta per singola fattura o comprendente solo fatture inerenti il progetto, secondo quanto riportato al successivo paragrafo 1.2. La fattura imputabile al progetto è ammissibile al netto delle note di credito e solo per la parte saldata con le suddette modalità di transazione;

e) essere adeguatamente tracciate nella contabilità aziendale.

Sono fatte salve le particolarità inerenti le spese del personale e le spese generali calcolate con le modalità di semplificazione previste dal bando.

1.2 DOCUMENTAZIONE DI SPESA

Fatture

Al fine di agevolare i controlli sulle rendicontazioni e ridurre i tempi di liquidazione, le imprese sono tenute preferibilmente a:

- presentare fatture che includano unicamente l'acquisto di beni/servizi inerenti il progetto (e non beni/servizi non pertinenti allo stesso);
- presentare fatture distinte per voci di spesa diverse (es. strumenti e materiali).

Nelle fatture/giustificativi deve essere chiaramente indicata la natura del bene/prestazione e devono essere chiaramente

individuabili i costi pertinenti al progetto.

Deve essere presentato in rendicontazione, in allegato alla fattura, il documento di trasporto di strumenti e attrezzature, qualora la data di consegna non sia indicata in fattura, e comunque dei beni (strumenti, attrezzature, materiali) per i quali non sia chiara in fattura la sede di consegna.

Non sono ammissibili a rendiconto fatture/giustificativi il cui costo imputabile totale relativo ai beni e servizi inerenti il progetto sia inferiore a 300,00 euro, fatta eccezione per i giustificativi relativi a canoni di leasing.

L'IVA non è spesa ammissibile, tranne nel caso in cui si tratti di IVA indetraibile per il beneficiario. In tal caso l'impresa deve documentare l'indetraibilità.

Casi particolari

- I pagamenti in valuta estera sono convertiti in euro con le seguenti modalità:
a) in caso di pagamenti con addebito su conto in euro, sulla base del cambio utilizzato dall'istituto bancario per la transazione nel giorno di effettivo pagamento;
b) per pagamenti effettuati direttamente in valuta estera, sulla base del cambio di riferimento ufficiale relativo al giorno di effettivo pagamento, reperibile sul sito della Banca d'Italia.

- In caso di documenti di spesa redatti in lingua straniera, ad eccezione della lingua inglese, deve essere allegata la traduzione in lingua italiana.

Quietanze

La spesa deve essere documentata da:
- estratto conto bancario;
- attestazione di bonifico bancario;
- ricevuta bancaria;
- estratto conto della carta di credito aziendale e relativo addebito bancario;
- bollettino/vaglia postale;
- ricevuta PAGO PA;
- assegni.

Non è ammesso il pagamento effettuato tramite contanti né a mezzo di compensazione ai sensi dell'articolo 1241 del codice civile né a mezzo di controprestazione svolta in luogo del pagamento. È ammessa la compensazione unicamente per i pagamenti degli F24 con crediti maturati nei confronti dell'Erario.

La documentazione di quietanza deve essere prodotta in copia integra[15] e consentire la tracciabilità dei pagamenti[16], indicando espressamente l'avvenuta esecuzione del versamento al fornitore e la riferibilità del versamento stesso alla fattura/giustificativo imputato al progetto. È richiesto in particolare che la causale del pagamento riportata sulla quietanza indichi il numero della fattura, in assenza del quale deve essere presentato mastro di contabilità intestato al fornitore da cui si evinca con ragionevole certezza che la fattura sia stata pagata.

In caso di pagamento cumulativo al medesimo fornitore, devono essere presentate le altre fatture coinvolte in tale pagamento, anche se non relative al progetto, oppure mastro contabile intestato al fornitore da cui siano rilevabili le specifiche registrazioni. Qualora il pagamento cumulativo non copra tutto il valore della somma delle fatture, la quota non coperta deve essere detratta dalla spesa ammissibile.

In caso di pagamento cumulativo a più fornitori deve essere fornita distinta chiaramente riferibile alla banca[17] o sottoscritta dalla banca, che consenta di tracciare il pagamento al fornitore[18].

Non sono ammessi pagamenti per quote forfettarie a progressiva copertura del debito nei confronti del fornitore.

Il versamento delle ritenute d'acconto dei professionisti è documentato tramite copia della quietanza del modello F24 con

---

[15] La copia dell'estratto conto deve essere intestata all'impresa, indicare il numero di conto corrente e comprendere di norma tutte le pagine, fatti salvi i casi di documentazione molto corposa per i quali può essere fornito estratto che comunque garantisca il riferimento all'impresa e al numero di conto (non sono ammesse parti totalmente o parzialmente oscurate).

[16] La tracciabilità della spesa si considera comprovata quando risulta agevole verificare, in quanto adeguatamente e ordinatamente documentato, il sostenimento della spesa, supportato dalla documentazione dettagliata di cui al presente paragrafo. Il collegamento tra i documenti che costituiscono il flusso finanziario deve essere chiaramente e certamente rilevabile, eventualmente attraverso una codifica specifica della documentazione all'interno del sistema contabile aziendale.

[17] Le stampe da web potrebbero non essere espressamente identificabili come documenti emessi dalla banca.

[18] In casi eccezionali e di sistemi contabili complessi può essere ammessa distinta estratta dai sistemi contabili aziendali automatizzati.

report di dettaglio in caso di versamenti cumulativi, che devono essere presentati a rendiconto in allegato alla fattura.

Casi particolari

- Per le società appartenenti a un gruppo i pagamenti possono essere disposti anche dalla società del gruppo preposta alla gestione della tesoreria accentrata, purché sia assicurata la tracciabilità del flusso finanziario.
- In caso di cessione di credito deve essere prodotta copia del contratto di cessione del credito e adeguata quietanza a comprova del pagamento nei confronti del cessionario.

1.3 RENDICONTAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE SPESE

La rendicontazione deve essere redatta secondo le linee guida di cui all'articolo 25, comma 8, attraverso il sistema informatico on line dedicato, e certificata, prima di essere presentata alla SRA nel termine previsto, a cura di un revisore legale scelto dal beneficiario nell'Elenco di revisori legali istituito presso la Direzione centrale attività produttive e turismo, pubblicato sul sito www.regione.fvg.it nelle sezioni dedicate al bando.

Il Beneficiario:

a) inserisce sul sistema informatico on line dedicato i dati relativi alla rendicontazione e alle spese sostenute (giustificativi, quietanze, associazione tra giustificativi e quietanze, attribuzione della spesa alla voce pertinente del quadro di spesa) e carica la relativa documentazione[19], tra cui:
   - *un file pdf*[20] per ogni giustificativo di spesa, contenente il giustificativo[21];
   - *uno* o *più file pdf*, con la documentazione di quietanza relativa ad ogni singolo giustificativo, contenente/i:
     1) documento bancario di pagamento, ad esempio estratto conto o ricevuta bancaria e, per pagamenti cumulativi a più fornitori, distinta bancaria versamenti;
     2) mastro contabile, qualora la causale della quietanza bancaria non riporti il riferimento espresso al giustificativo;
     3) fatture non riguardanti il progetto ma rientranti nel pagamento cumulativo del giustificativo addebitato al progetto oppure mastro contabile intestato al fornitore da cui siano rilevabili le specifiche registrazioni;
     4) documentazione comprovante l'eventuale cessione del credito a società specializzata;
     5) eventuale altra documentazione comprovante l'effettività e la tracciabilità del pagamento[22];
     6) eventuale altra documentazione specifica per tipologia di voce di spesa secondo le indicazioni di cui ai successivi paragrafi;
   - per il personale, la documentazione dettagliata al successivo paragrafo 2.1;

b) affida tramite lettera di incarico l'attività di certificazione al revisore e gli trasmette copia del decreto di concessione ed eventuali ulteriori atti di autorizzazione alla proroga del termine di conclusione del progetto;

c) autorizza, tramite delega informatica, l'accesso alla rendicontazione caricata sul sistema on line dedicato. Dall'attivazione della delega al revisore, il beneficiario non può più modificare il quadro di spesa, può tuttavia aggiungere, su richiesta del revisore, eventuale documentazione mancante;

d) completa, successivamente alla convalida del quadro di spesa da parte del revisore, la rendicontazione, caricando altresì la fattura del revisore e la relativa quietanza e trasmette la rendicontazione.

L'attività di controllo del certificatore è effettuata sui seguenti aspetti:

- coerenza interna complessiva del rendiconto con i giustificativi di spesa o documentazione probatoria equivalente;
- esistenza e regolarità dei giustificativi di spesa, riferibilità degli stessi al Beneficiario e al periodo di realizzazione del progetto;
- esistenza di adeguata quietanza a comprova del pagamento, eventualmente attraverso verifiche di natura contabile;
- modalità di pagamento conforme alle modalità consentite dal bando;
- comprova delle ore di attività prestate dal personale mediante confronto del diario di del progetto con le ore di presenza registrate nel libro unico dell'impresa;
- controllo della tracciabilità e della corretta registrazione nella contabilità aziendale, eventualmente a campione.

---

[19] Nel quadro di spesa deve essere indicato anche l'importo del compenso per l'attività di certificazione della spesa, qualora il beneficiario intenda inserirlo tra la spesa rendicontata. Il completamento dei dati relativi a tale spesa e il caricamento della relativa documentazione (giustificativo e quietanza) devono essere effettuati successivamente alla convalida del quadro di spesa da parte del revisore.

[20] Tutti i file sono in formato originario pdf, e, solo qualora non disponibile, sono pdf da scansione leggibile di documento cartaceo.

[21] Deve essere allegata anche la traduzione in lingua italiana, se redatto in lingua straniera diversa dall'inglese e se il contenuto è difficilmente comprensibile.

[22] Ad esempio nel caso di società i cui pagamenti sono delegati ad altra società del gruppo preposta alla gestione della tesoreria accentrata.

Il costo dell'attività di certificazione è rendicontabile fra i costi del progetto, alla voce "prestazioni e servizi".

2. VOCI DI SPESA

2.1 PERSONALE

Questa voce comprende le spese per il personale - responsabile del progetto, ricercatori, tecnici/operai -, nella misura in cui è impiegato nel progetto, con sede di lavoro sul territorio regionale e operante nella sede in cui viene realizzato il progetto.
Sono ammissibili ai sensi del bando i seguenti soggetti:

- personale dipendente dell'impresa, a tempo determinato o indeterminato (sono ricompresi i dipendenti che siano anche amministratori o soci);
- personale non dipendente: amministratori e/o soci di PMI, i titolari di impresa individuale e collaboratori familiari non dipendenti dell'impresa, iscritti, prima dell'avvio del progetto, alla posizione assicurativa territoriale INAIL nella regione Friuli Venezia Giulia dell'impresa.

L'attività può essere svolta anche tramite la modalità di smart working.

Le eventuali spese del personale con mansioni amministrative e contabili sono ricomprese tra le spese generali, calcolate con modalità forfettaria.

Non è ammissibile il personale inquadrato come apprendista o stagista o con contratto di somministrazione.

Le spese di personale imputabili sono determinate con modalità semplificata attraverso l'applicazione della tabella standard dei costi unitari sotto riportata, approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 1915 del 10 dicembre 2021. I costi unitari sono moltiplicati per le ore effettive impiegate nel progetto, per un ammontare massimo annuo di 1600 ore/uomo. Per i soci o amministratori di PMI o titolari di impresa individuale, non dipendenti e per il personale dipendente con qualifica di dirigente, l'ammontare massimo annuo ammissibile è pari a 600 ore/uomo.

Personale dipendente		*Amministratori/soci di PMI, titolari di impresa individuale, collaboratori familiari non dipendenti*	
Livello dirigenziale	euro 75,00	Responsabile del progetto	euro 34,00
Livello di quadro	euro 43,00	Ricercatore	euro 26,00
Livello di impiegato/operaio	euro 27,00	Personale tecnico e operaio	euro 21,00

L'ammontare delle ore di attività imputate al progetto e la compatibilità con l'attività ordinaria svolta dall'impresa è oggetto di valutazione di congruità da parte del Comitato tecnico, sulla base della tipologia del progetto, dell'intervento dei terzi nell'ambito dello stesso, della dimensione e dell'attività ordinaria dell'impresa, di altri eventuali progetti di ricerca, sviluppo e innovazione in corso. In particolare si tiene conto delle ore imputate complessivamente al progetto in relazione alle ore complessive di attività ordinaria dell'impresa nel periodo di riferimento.

Le ore lavorate per il progetto devono essere registrate/trascritte nel diario di progetto facente parte della modulistica di rendicontazione pubblicata sul sito regionale e devono trovare copertura con le registrazioni del Libro unico dell'impresa.

Il responsabile del progetto può essere un soggetto esterno all'impresa, incaricato dalla medesima sulla base di specifico contratto da presentare in sede di rendicontazione del progetto, che dovrà essere anticipato in domanda da lettera di intenti. In tal caso il compenso sarà imputabile alla voce "consulenze qualificate".

Il personale impiegato nel progetto deve essere in possesso di adeguata qualifica e/o esperienza professionale in relazione all'attività da svolgere nello stesso. In particolare, il responsabile del progetto ed i ricercatori devono essere in possesso di laurea, eventualmente di primo livello, di tipo tecnico-scientifico o avere esperienza lavorativa almeno quinquennale nel campo di attività del progetto. Per il responsabile del progetto è richiesta la presentazione di curriculum. Per il rimanente personale impiegato nel progetto le specifiche competenze devono essere riportate nella relazione tecnica allegata alla domanda.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco del personale con sintetica indicazione di qualifica e mansioni e quantificazione delle ore previste di attività

nell'ambito del progetto (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*)[23]
- illustrazione delle competenze ed esperienze del personale e delle attività da svolgere nel progetto (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- curriculum vitae del responsabile del progetto
- per titolari di impresa individuale, collaboratori familiari, soci/amministratori di PMI non dipendenti impiegati nel progetto, dichiarazione sostitutiva concernente la relativa iscrizione alla posizione assicurativa territoriale INAIL nella regione Friuli Venezia Giulia dell'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco dichiarazioni*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto
- diario del progetto con le ore prestate da ogni singolo addetto (v. modulo su file excel da caricare in tale formato - *Diario*)
- schede di attività svolta da ogni addetto (un file pdf complessivo)
- per il personale registrato nel Libro unico, pagine del medesimo che riportino la registrazione delle presenze relativamente ai mesi di partecipazione al progetto (un file pdf per ogni addetto); nel caso il beneficiario abbia altre sedi al di fuori del territorio regionale e la sede di lavoro non sia registrata nel Libro unico, modello UNILAV da cui si evinca la sede lavorativa in regione
- per titolari di impresa individuale, collaboratori familiari, soci/amministratori di PMI non dipendenti impiegati nel progetto, dichiarazione sostitutiva concernente la relativa iscrizione alla posizione assicurativa territoriale INAIL nella regione Friuli Venezia Giulia dell'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco dichiarazioni*)

2.2 STRUMENTI E ATTREZZATURE

Gli strumenti e le attrezzature funzionali alla realizzazione del progetto possono essere acquisiti, successivamente alla data di avvio del progetto, attraverso:
- l'acquisto;
- il leasing;
- il noleggio.

L'ammissibilità delle spese è condizionata alla diretta attinenza dei beni alla realizzazione del progetto da illustrare nella relazione dettagliata dello stesso.

Sono imputabili i costi degli strumenti e delle attrezzature:
- nuovi di fabbrica;
- comprensivi degli eventuali costi accessori (ad esempio dazi doganali, trasporto, installazione, collaudo, ecc.);
- a condizione che i beni siano stati consegnati, installati e messi a disposizione presso l'unità operativa sul territorio regionale in cui viene realizzato il progetto, salvo casi motivati e documentati inerenti la specificità del progetto. Nel caso in cui non sia chiara in fattura la sede di destinazione del bene, è necessario allegare il relativo documento di trasporto.

Qualora l'uso degli strumenti e delle attrezzature non sia esclusivo per il progetto nell'arco temporale di realizzazione dello stesso, il costo è imputabile in percentuale, in proporzione all'uso effettivo per il progetto.

Qualora gli strumenti siano utilizzati sia nella fase di ricerca che in quella di sviluppo, in sede di rendicontazione la spesa deve essere correttamente ripartita nelle predette fasi nel rispetto della relativa durata, come definita dalle date riportate nel diario del progetto per l'attività di ricerca e per quella di sviluppo. Se le fasi di ricerca e sviluppo si sovrappongono temporalmente, la spesa deve essere imputata in proporzione all'effettivo utilizzo dei beni nelle due fasi (es. 40% ricerca e 60% sviluppo).

Acquisto

Sono imputabili i costi dei beni nella misura e per il periodo in cui sono utilizzati per il progetto, e cioè:
- in misura pari al valore dell'ammortamento riferibile al periodo di effettivo utilizzo nell'ambito del progetto, nel limite delle quote fiscali ordinarie di ammortamento[24]. Il periodo di utilizzo decorre dalla data di consegna del bene specificata nella documentazione di trasporto o in documentazione equipollente ovvero, in mancanza, dalla data della relativa fattura; per le fatture di acconto la data di inizio utilizzo decorre dalla data di consegna/installazione

[23] Qualora l'impresa intenda assumere un soggetto per operare nell'ambito del progetto, è possibile non indicarne in domanda il nominativo ma è necessario delinearne qualifica e competenze sulla base delle quali il soggetto sarà selezionato e assunto. Tali elementi saranno valutati dal Comitato tecnico.
[24] Non si applica la regola contabile di dimezzamento della quota di ammortamento al primo anno di imputazione.

dei beni, specificata nella documentazione di trasporto o in documentazione equipollente ovvero, in mancanza, dalla data della fattura di saldo;

- integralmente, qualora le attrezzature non siano soggette ad ammortamento, specificandone il motivo nella relazione del progetto.

Il costo imputabile è pertanto così determinabile: CA x A% x gg/365 x U%
Dove: CA = costo d'acquisto del singolo bene
A% = percentuale di ammortamento previsto
gg/365 = giornate di effettivo utilizzo rapportate all'anno
U% = percentuale di utilizzo in caso di impiego parziale o non esclusivo nel progetto.

Leasing

Nel caso in cui i beni siano acquisiti in leasing, il costo ammissibile è dato dai canoni relativi al periodo di attuazione del progetto, al netto degli interessi e delle altre spese connesse al contratto (tra cui tributi, interessi, spese generali, oneri assicurativi). Il maxicanone viene ammesso in proporzione ai canoni imputabili al progetto rispetto al totale dei canoni del leasing.

Il contratto di leasing deve:
- contenere la descrizione in dettaglio delle attrezzature, il loro costo d'acquisto, la durata del contratto, il numero delle rate e il canone distinto dall'importo relativo a interessi, tasse e spese varie;
- essere stipulato successivamente alla data di avvio del progetto.

Noleggio

Nel caso in cui i beni siano acquisiti tramite noleggio, il costo ammissibile è dato dalle spese documentate che si riferiscono al periodo di realizzazione del progetto.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco degli strumenti e attrezzature da acquisire con indicazione delle modalità di acquisizione (acquisto, leasing, noleggio) (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*)[25]
- illustrazione delle caratteristiche degli strumenti e delle attrezzature e loro specifico utilizzo nel progetto (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione dell'utilizzo degli strumenti e delle attrezzature nell'ambito del progetto (v. modulo su file word da trasformare in pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- documenti di trasporto, qualora la data di consegna non sia indicata in fattura, e comunque quando non è chiara in fattura la sede di consegna per le imprese che hanno più sedi
- estratto del libro cespiti (o documento contabile equivalente nel caso di beni non ancora registrati a bilancio) da cui si evinca il coefficiente di ammortamento dello strumento/attrezzatura imputato al progetto
- contratti di leasing, da cui si evinca il valore delle quote capitale delle rate imputate al progetto.

2.3 CONSULENZE QUALIFICATE

Questa voce comprende le spese relative a servizi qualificati contrattualizzati di consulenza per attività tecnico-scientifiche di ricerca industriale o sviluppo sperimentale, studi, progettazione e similari, acquisiti alle normali condizioni di mercato[26].

La spesa si suddivide in due sottovoci:

---

[25] L'identificazione del fornitore è necessaria per quanto concerne le consulenze e le prestazioni. Per tutte le altre spese l'identificazione del fornitore è richiesta al fine di consentire la valutazione della qualità e pertinenza al progetto delle medesime, soprattutto per le spese di rilevante entità. Qualora i dati del fornitore non fossero indicati in domanda, per quanto fornendo adeguata motivazione, la spesa potrebbe non essere ammessa.
[26] "*normali condizioni di mercato*": una situazione in cui le condizioni relative all'operazione tra i contraenti non differiscono da quelle che sarebbero applicate tra imprese indipendenti e non contengono alcun elemento di collusione; il principio delle normali condizioni di mercato si considera soddisfatto se l'operazione si svolge nel quadro di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria (articolo 2, comma 1, lettera l) del bando).

1) consulenze prestate da enti di ricerca[27];

2) consulenze prestate da soggetti esterni all'impresa, indipendenti[28] dalla stessa, in possesso di adeguate e documentate competenze ed esperienze professionali pertinenti alle consulenze commissionate.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco delle consulenze da acquisire (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*)[25]
- illustrazione dell'oggetto della consulenza e della relativa pertinenza al progetto e indicazione dei nominativi dei fornitori (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- lettere di intenti sottoscritte dagli enti di ricerca o altri soggetti esterni all'impresa contenenti tutti gli elementi identificativi delle attività da svolgere ed i relativi costi, fermo restando che i relativi contratti di consulenza devono essere presentati contestualmente alla rendicontazione della spesa. In alternativa alle lettere di intenti possono essere allegate copie dei contratti eventualmente già stipulati, purché ne sia condizionata l'efficacia all'ottenimento del contributo. Qualora le consulenze siano intermediate da istituti di trasferimento tecnologico, le lettere di intenti ed i contratti sottoscritti da quest'ultimi devono riportare puntuale indicazione dei fornitori effettivi delle consulenze, nonché tutti gli elementi identificativi delle attività da svolgere da parte di ciascuno
- curriculum o scheda di presentazione dei soggetti prestatori delle consulenze, ad eccezione delle università e degli enti di ricerca a maggioranza pubblica
- per le consulenze prestate da enti di ricerca di cui al soprariportato punto 1), ad eccezione delle università nonché degli enti di ricerca a maggioranza pubblica del territorio regionale, statuto degli stessi qualora non depositato presso il Registro delle imprese
- per le consulenze prestate da soggetti esterni all'impresa di cui al soprariportato punto 2), dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente l'indipendenza tra i consulenti e l'impresa (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione delle consulenze svolte nell'ambito del progetto (file word da trasformare in pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- quietanza del modello F24, corredata da report di dettaglio in caso di versamenti cumulativi, a comprova del versamento delle ritenute d'acconto relative alle prestazioni dei professionisti
- relazione inerente la consulenza, redatta e sottoscritta dal consulente, che deve contenere la descrizione dettagliata dell'attività svolta in riferimento al progetto e dei risultati tecnico/scientifici raggiunti ed eventuali allegati tecnici (rapporti, studi, test, elaborati progettuali, ecc.). La relazione medesima non deve contenere parti totalmente o parzialmente oscurate. Qualora la consulenza sia intermediata da istituti di trasferimento tecnologico, la relazione deve riportare puntuale indicazione dei fornitori effettivi delle consulenze, nonché tutti gli elementi identificativi delle attività svolte da parte di ciascuno
- contratti stipulati con enti di ricerca e con altri soggetti esterni all'impresa, qualora non già allegati alla domanda di contributo
- per le consulenze prestate da soggetti esterni all'impresa di cui al soprariportato punto 2), dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente l'indipendenza tra i consulenti e l'impresa (v. modulo su file excel da trasformare in pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

2.4 PRESTAZIONI E SERVIZI

Questa voce comprende le spese relative a prestazioni e servizi necessari all'attività di ricerca e sviluppo e non direttamente imputabili alla realizzazione fisica di prototipi, tra cui l'effettuazione di test, prove e i servizi in cloud, nonché, fino ad un limite

[27] "*ente di ricerca*": università nonché istituti di ricerca e trasferimento tecnologico, indipendentemente dallo status giuridico (costituito secondo il diritto pubblico o privato) o fonte di finanziamento. Per gli istituti di ricerca e trasferimento tecnologico la finalità principale consiste nello svolgere attività di ricerca, di sviluppo sperimentale e di innovazione o nel diffonderne i risultati mediante l'insegnamento, la pubblicazione o il trasferimento di conoscenze (articolo 2, comma 1, lettera i) del bando). Non sono ricomprese le imprese che svolgono attività di ricerca, sviluppo, innovazione esclusivamente o comunque in via prevalente a fini commerciali (articolo 2, comma 1, lettera i) del bando).

[28] "*soggetti indipendenti*": imprese non associate o collegate tra loro, secondo la nozione di associazione e collegamento di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 651/2014, né collegate dalla relazione consorzio-consorziato o rete soggetto-associato alla rete (articolo 2, comma 1, lettera k) del bando).

massimo di importo ammissibile pari a euro 2.500,00, le attività di certificazione della spesa di cui all'articolo 23 del bando.

I servizi devono essere acquisiti da soggetti esterni alle normali condizioni di mercato. Pertanto, nel caso di prestazioni e servizi affidati a soggetti che abbiano rapporti di collegamento o associazione con l'impresa (es. soggetti appartenenti allo stesso gruppo industriale, società partecipate), è richiesto adeguato dettaglio delle modalità di determinazione della spesa, sia in sede di preventivo che in sede di consuntivazione.

I costi della certificazione delle spese vengono imputati all'attività conclusiva del progetto, sia essa di ricerca o di sviluppo, applicando la relativa intensità di aiuto.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco delle prestazioni e dei servizi da acquisire (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*)[25]
- illustrazione dell'oggetto delle prestazioni e dei servizi e della loro pertinenza al progetto con indicazione dei nominativi dei fornitori (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente il collegamento o l'indipendenza tra i fornitori e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione delle prestazioni e dei servizi acquisiti nell'ambito del progetto (v. modulo su file word da trasformare in pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- quietanza del modello F24, corredata da report di dettaglio in caso di versamenti cumulativi, a comprova del versamento delle ritenute d'acconto relative alle prestazioni dei professionisti
- eventuale relazione e sintesi del materiale elaborato (rapporti, studi, test, elaborati progettuali, pubblicazioni, ecc.) (file pdf)
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente il collegamento o l'indipendenza tra i fornitori e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

2.5 BENI IMMATERIALI

Questa voce comprende le spese relative ai beni immateriali, quali software specialistici, diritti di licenza, brevetti, know-how, utilizzati per il progetto e acquisiti o ottenuti in licenza da soggetti esterni indipendenti alle normali condizioni di mercato.

I beni immateriali funzionali alla realizzazione del progetto possono essere acquisiti, successivamente alla data di avvio del progetto, attraverso:
- l'acquisto;
- il leasing;
- il noleggio.

L'ammissibilità delle spese è condizionata alla diretta attinenza dei beni alla realizzazione del progetto da illustrare nella relazione dettagliata dello stesso.

Qualora l'uso dei beni immateriali non sia esclusivo per il progetto nell'arco temporale di realizzazione dello stesso, il costo è imputabile in percentuale, in proporzione all'uso effettivo per il progetto.

Qualora i beni siano utilizzati sia nella fase di ricerca che in quella di sviluppo, in sede di rendicontazione la spesa deve essere correttamente ripartita nelle predette fasi nel rispetto della relativa durata, come definita dalle date riportate nel diario del progetto per l'attività di ricerca e per quella di sviluppo. Se le fasi di ricerca e sviluppo si sovrappongono temporalmente, la spesa deve essere imputata in proporzione all'effettivo utilizzo dei beni nelle due fasi (es. 40% ricerca e 60% sviluppo).

Acquisto

Sono imputabili i costi dei beni nella misura e per il periodo in cui sono utilizzati per il progetto, e cioè:

- in misura pari al valore dell'ammortamento riferibile al periodo di effettivo utilizzo nell'ambito del progetto, nel limite delle quote fiscali ordinarie di ammortamento[29]. Il periodo di utilizzo decorre dalla data di consegna del bene, qualora

[29] Non si applica la regola contabile di dimezzamento della quota di ammortamento al primo anno di imputazione.

documentato in fattura o da altra documentazione probante, ovvero, in mancanza, dalla data della relativa fattura; per le fatture di acconto la data di inizio utilizzo decorre dalla data di consegna, ovvero, in mancanza, dalla data della fattura di saldo;

- integralmente, qualora i beni non siano soggetti ad ammortamento, specificandone il motivo nella relazione del progetto.

Il costo imputabile è pertanto così determinabile: CA x A% x gg/365 x U%
Dove: CA = costo d'acquisto del singolo bene
A% = percentuale di ammortamento previsto
gg/365 = giornate di effettivo utilizzo rapportate all'anno
U% = percentuale di utilizzo in caso di impiego parziale o non esclusivo nel progetto.

Leasing

Nel caso in cui i beni siano acquisiti in leasing, il costo ammissibile è dato dai canoni relativi al periodo di attuazione del progetto, al netto degli interessi e delle altre spese connesse al contratto (tra cui tributi, interessi, spese generali, oneri assicurativi). Il maxicanone viene ammesso in proporzione ai canoni imputabili al progetto rispetto al totale dei canoni del leasing.

Il contratto di leasing deve:
- contenere la descrizione in dettaglio dei beni, il loro costo d'acquisto, la durata del contratto, il numero delle rate e il canone distinto dall'importo relativo a interessi, tasse e spese varie;
- essere stipulato successivamente alla data di avvio del progetto.

Noleggio

Nel caso in cui i beni siano acquisiti tramite noleggio, il costo ammissibile è dato dalle spese documentate che si riferiscono al periodo di realizzazione del progetto.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco dei beni immateriali da acquisire (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*)[25]
- illustrazione dei beni immateriali e della relativa pertinenza al progetto (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente l'indipendenza tra i fornitori e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione dell'utilizzo dei beni nell'ambito del progetto (v. modulo su file file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- estratto del libro cespiti (o documento contabile provvisorio equivalente nel caso di beni non ancora registrati a bilancio) da cui si evinca il coefficiente di ammortamento del bene immateriale imputato al progetto
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente l'indipendenza tra i fornitori e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

2.6 REALIZZAZIONE PROTOTIPI

Questa voce comprende le spese relative a prestazioni e lavorazioni, acquisite da soggetti esterni alle normali condizioni di mercato, nonché a materiali, inclusi componenti, semilavorati e loro lavorazioni, per la realizzazione fisica di prototipi, dimostratori e/o impianti pilota.

I costi relativi ai prototipi di elevato valore sono ammessi parzialmente, su indicazione del Comitato tecnico, in una percentuale variabile dal 30% al 70% della spesa sostenuta, in funzione del possibile utilizzo pluriennale, della commercializzazione e/o del valore residuo degli stessi a conclusione del progetto.

Per le prestazioni e lavorazioni affidate a soggetti che abbiano rapporti di collegamento o associazione con l'impresa (es. soggetti appartenenti allo stesso gruppo industriale, società partecipate), è richiesto adeguato dettaglio delle modalità di determinazione della spesa, sia in sede di preventivo che in sede di consuntivazione.

Sono imputabili le spese relative all'acquisto di materiali, inclusi componenti, semilavorati e loro lavorazioni, comprensive degli eventuali costi accessori (ad esempio trasporto, spedizione, ecc.) e a condizione che gli stessi siano consegnati presso l'unità operativa in cui viene realizzato il progetto, salvo casi motivati e documentati inerenti la specificità dello stesso. Nel caso in cui non sia chiara in fattura la sede di destinazione del bene, in sede di rendicontazione è necessario allegare il relativo documento di trasporto.

Non sono ammissibili prelievi di magazzino.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco delle prestazioni, delle lavorazioni e dei materiali da acquisire con indicazione dei nominativi dei fornitori (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*) [25]
- illustrazione della pertinenza al progetto e, per i materiali, anche della modalità di determinazione del quantitativo imputato allo stesso (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente il collegamento o l'indipendenza tra i fornitori di prestazioni e lavorazioni e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione delle prestazioni, dei servizi e dei materiali per la realizzazione del prototipo acquisiti nell'ambito del progetto (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- quietanza del modello F24, corredata da report di dettaglio in caso di versamenti cumulativi, a comprova del versamento delle ritenute d'acconto relative alle prestazioni dei professionisti
- documenti di trasporto, quando non è chiara in fattura la sede di consegna dei materiali per le imprese che hanno più sedi
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio inerente il collegamento o l'indipendenza tra i fornitori di prestazioni e lavorazioni e l'impresa (v. modulo su file excel da caricare in formato pdf – *Elenco delle dichiarazioni*)

2.7 MATERIALI DI CONSUMO

Questa voce comprende le spese relative all'acquisto di materiali di consumo direttamente imputabili al progetto e non relativi alla realizzazione dei prototipi.

Sono imputabili le spese relative all'acquisto di materiali comprensive degli eventuali costi accessori (ad esempio trasporto, spedizione, ecc.) e a condizione che gli stessi siano consegnati presso l'unità operativa in cui viene realizzato il progetto, salvo casi motivati e documentati inerenti la specificità dello stesso. Nel caso in cui non sia chiara in fattura la sede di destinazione del bene, in sede di rendicontazione è necessario allegare il relativo documento di trasporto.

Non sono ammissibili prelievi di magazzino.

A) Documentazione da caricare sul sistema on line dedicato in fase di invio della domanda

- elenco dei materiali da acquisire (v. modulo su file excel da caricare in tale formato – *Dettaglio spese*) [25]
- illustrazione della pertinenza al progetto e modalità di determinazione del quantitativo imputato allo stesso (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)

B) Documentazione giustificativa di spesa da caricare sul sistema on line dedicato in fase di rendicontazione del progetto

- illustrazione dell'utilizzo dei materiali nel progetto (v. modulo su file word da caricare in formato pdf – *Relazione dettagliata del progetto*)
- fatture/giustificativi
- quietanze e altra documentazione attestanti il pagamento del titolo di spesa (v. paragrafo 1.3)
- documenti di trasporto, quando non è chiara in fattura la sede di consegna per le imprese che hanno più sedi

2.8 SPESE GENERALI

Sono i costi generali supplementari di gestione, derivanti direttamente dal progetto, relativi alle funzionalità operative dell'impresa quali telefono, illuminazione, riscaldamento, ecc. e comprendenti le spese per il personale indiretto, quale il

personale con mansioni amministrative e contabili.

Tali spese sono determinate con modalità semplificata a tasso forfettario nella misura del 10 per cento dei costi relativi al personale, ai sensi dell'articolo 68, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (UE) 1303/2013.

3. ELENCO SPESE NON AMMISSIBILI

Per la realizzazione delle iniziative di cui al presente bando non sono considerate ammissibili le spese diverse da quelle previste all'articolo 7 e, in particolare, le spese relative a:

a) apprendisti, stagisti e personale in somministrazione, viaggi e missioni dei dipendenti e dei soci/titolari dell'impresa e corsi di formazione del personale, fatto salvo l'addestramento sugli strumenti acquisiti per il progetto;
b) responsabile del progetto, ricercatori e personale tecnico di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a) e consulenti di cui all'articolo 7, comma 2, lettera c), privi di adeguata esperienza professionale in relazione all'attività da svolgere nel progetto;
c) spese non strettamente funzionali alla realizzazione del progetto;
d) beni immobili, impianti generali, opere edili, acquisto di arredi ed automezzi;
e) beni e servizi acquisiti da partner del medesimo progetto congiunto;
f) beni o materiali usati;
g) prelievi di magazzino;
h) operazioni di lease-back;
i) consulenze continuative o periodiche e connesse all'attività ordinaria dell'impresa, quali consulenze economico-finanziarie, servizi di contabilità o revisione contabile, consulenze fiscali e legali;
j) iniziative di pubblicità e ricerche connesse al marketing;
k) attività di consulenza avente per oggetto la predisposizione della domanda di contributo e della rendicontazione;
l) certificazione di qualità;
m) redazione, predisposizione e aggiornamento di manuali d'uso e manuali utente;
n) servizi propedeutici alla brevettazione e registrazione dei brevetti;
o) canoni di manutenzione e assistenza e canoni periodici per aggiornamento ordinario dei software;
p) IVA e ogni altro tributo od onere fiscale, salvo nei casi in cui sia non recuperabile dal beneficiario;
q) garanzie fornite da istituti bancari, assicurativi o finanziari;
r) spese accessorie quali interessi debitori, aggi, perdite di cambio ed altri oneri meramente finanziari.

Allegato F –
(Rif. art. 30 c. 1)

INDICATORI DI MONITORAGGIO

Gli indicatori di monitoraggio previsti ai fini di consentire la valutazione dell'efficacia degli interventi sono i seguenti:

INDICATORI COMUNI DI REALIZZAZIONE
a) *numero di imprese beneficiarie di un sostegno* (di cui: microimprese, piccole, medie e grandi imprese) – RCO01
L'indicatore considera tutte le imprese che ricevono sostegno monetario o in natura dal FESR e dal Fondo di coesione.
La dimensione dell'impresa supportata viene misurata al momento della domanda.
b) *numero di imprese sostenute mediante sovvenzioni* – RCO02
L'indicatore considera tutte le imprese che ricevono sostegno monetario sotto forma di sovvenzioni.
c) *numero di imprese che collaborano con istituti di ricerca* – RCO10
L'indicatore considera le imprese che collaborano a progetti di ricerca con enti di ricerca. La cooperazione nelle attività di R&S può essere nuova o esistente e dovrebbe insistere per la durata del progetto sostenuto. L'indicatore fa riferimento a collaborazioni degli enti di ricerca che prevedono una partecipazione attiva al progetto. Pertanto gli enti di ricerca partecipano al progetto in virtù di un contratto di ricerca e la collaborazione effettiva dell'ente non riguarda prestazioni relative ad aspetti marginali del progetto, quali l'effettuazione di lavorazioni, test e prove.

INDICATORI COMUNI DI RISULTATO
a) *posti di lavoro creati presso i beneficiari del sostegno* – RCR01
L'indicatore considera il numero di posti di lavoro espressi in equivalenti a tempo pieno (ETP) medi annui creati nell'ambito dell'attività sostenuta dal progetto. Le nuove posizioni devono essere coperte e possono essere a tempo pieno, part-time o stagionali. I posti vacanti non vengono conteggiati. Inoltre, le nuove posizioni dovrebbero essere mantenute per più di un anno dopo il completamento del progetto.
L'indicatore è calcolato come differenza tra gli ETP annuali individuati prima dell'inizio del progetto e quelli rilevati un anno dopo il completamento del progetto.
L'ETP annuale è definito come il rapporto tra le ore di lavoro effettivamente prestate durante un anno solare diviso per il numero totale di ore lavorate convenzionalmente nello stesso periodo da un individuo o da un gruppo. Per convenzione una persona non può svolgere più di un ETP su base annua. Il numero di ore lavorate convenzionalmente è determinato sulla base dell'orario di lavoro stabilito dai contratti nazionali.
b) *investimenti privati corrispondenti al sostegno pubblico in progetti di innovazione o R&S* - RCR02
L'indicatore tiene in considerazione il contributo privato totale che cofinanzia i progetti sostenuti. Per le imprese pubbliche, l'indicatore copre i costi cofinanziati dal proprio bilancio.
c) *piccole e medie imprese che introducono innovazioni a livello di prodotto e di processo* – RCR03
L'indicatore considera le PMI che introducono innovazione di prodotto o di processo grazie al supporto fornito.
L'innovazione di prodotto è l'introduzione sul mercato di un bene o servizio nuovo o notevolmente migliorato rispetto alle sue capacità, facilità d'uso, componenti o sottosistemi. L'innovazione di processo è l'implementazione di un processo di produzione, metodo di distribuzione o attività di supporto nuovi o notevolmente migliorati.
Le innovazioni di prodotto o di processo devono essere nuove per l'impresa supportata, ma non devono necessariamente essere nuove per il mercato. Le innovazioni potrebbero essere state originariamente sviluppate dalle imprese supportate o da altre imprese o organizzazioni.

INDICATORI AGGIUNTIVI DI REALIZZAZIONE
a) *numero progetti di ricerca e innovazione finalizzati all'introduzione di innovazioni di processo e di prodotto in campo ambientale* nei seguenti ambiti:
- l'applicazione delle modalità produttive dell'economia circolare
- l'utilizzo di materiali ecocompatibili
- il riuso dei residui di lavorazione
- la riduzione e il riciclo dei rifiuti
- la riduzione e l'abbattimento degli inquinanti
- il risparmio delle risorse energetiche
- l'efficienza energetica
- l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili
- il risparmio delle risorse idriche.

L'indicatore viene valorizzato qualora il beneficiario richieda il punteggio inerente il criterio di valutazione di cui all'allegato C Criteri di ammissibilità e di valutazione per la graduatoria, Sezione 2 - Criteri di valutazione tecnica, Punto 5. Contributo alla sostenibilità ambientale ed il punteggio venga riconosciuto in sede di verifica di ammissibilità.
b) *numero di imprese che realizzano per la prima volta un progetto di ricerca.*
c) *numero di domande di brevetto presentate.*

Allegato G –
(Rif. art. 31 c. 3)

MODALITÀ DI RIDETERMINAZIONE DELLA SPESA A SEGUITO DELLA RILEVAZIONE DI IRREGOLARITÀ

Successivamente alla liquidazione del contributo, le certificazioni della spesa di cui all'articolo 23 sono oggetto di controllo a campione.

Qualora la rendicontazione sia costituita da un numero di fatture o giustificativi di spesa superiore a 100, la verifica può essere svolta su un campione rappresentativo della spesa, determinato secondo le modalità concordate con l'Autorità di Gestione, e, in caso di irregolarità o inammissibilità della documentazione, la spesa ammessa viene rideterminata puntualmente o con modalità forfettaria, secondo le seguenti regole:

1) <u>Tasso di errore ≥2%: ampliamento della verifica a tutta la voce di spesa.</u>
   Qualora il tasso di errore sul campione sia superiore al 2%, la verifica sulla documentazione viene estesa a tutta la voce o alle voci di spesa in cui l'errore rilevato possa verificarsi.
   Gli errori rilevati complessivamente comportano la puntuale rideterminazione del contributo in relazione alla spesa ritenuta irregolare.
2) <u>Tasso di errore ≥1% e <2%: raddoppio della dimensione % del campione.</u>
   Qualora il tasso di errore sul campione sia pari o superiore all'1% e inferiore al 2%, il campione oggetto di verifica viene raddoppiato. Se dopo la nuova verifica:
   a. il tasso di errore calcolato sul nuovo campione ampliato è <2%, si opera un taglio forfettario di valore equivalente sull'intera voce o voci di spesa in cui l'errore rilevato possa verificarsi, salvo che sulla base delle specificità del caso non sia rilevata l'opportunità di estendere il controllo a tutta la voce/voci;
   b. il tasso di errore calcolato sul nuovo campione ampliato è ≥2%, il controllo si amplia a tutta la voce di spesa. Gli errori rilevati complessivamente comportano la puntuale rideterminazione del contributo in relazione alla spesa ritenuta irregolare.
3) <u>Tasso di errore <1%: taglio forfettario di valore equivalente sull'intera voce di spesa</u>
   Qualora il tasso di errore sul campione sia inferiore all'1%, si opera un taglio forfettario di valore equivalente sull'intera voce o voci di spesa in cui l'errore rilevato possa verificarsi, salvo che sulla base delle specificità del caso non sia rilevata l'opportunità di estendere il controllo a tutta la voce/voci.

VISTO: IL PRESIDENTE: FEDRIGA
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_DGR_2037_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2037

Programma operativo nazionale inclusione 2014/20. Piano di attuazione regionale. Approvazione definitiva.

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO che il Programma Operativo Nazionale (PON) "Inclusione", è stato approvato con decisione della Commissione C (2014) 10130 del 17 dicembre 2014 e modificato con decisione C (2017) n. 8881 del 15 dicembre 2017, la cui Autorità di Gestione (AdG) ai sensi degli artt. 123 e 124 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, è individuata nella Divisione II (ora Divisione III) della Direzione Generale per la lotta alla povertà e per la programmazione sociale, già Direzione Generale per l'inclusione e le politiche sociale;

DATO ATTO che gli Assi 1 e 2 del PON "Inclusione" prevedono azioni finalizzate a supportare la sperimentazione nei territori di una misura nazionale di contrasto alla povertà assoluta, basata sull'integrazione di un sostegno economico (sostenuto con fondi nazionali) con servizi di accompagnamento e misure di attivazione di tipo condizionale rivolti ai soggetti che percepiscono il trattamento finanziario, finalizzato all'inclusione sociale e lavorativa dei beneficiari;

VISTO l'art. 8 del D.M del 6 dicembre 2017, che individua tra i compiti della Divisione III " Autorità di Gestione dei programmi operativi in materia di FSE e FEAD: coordinamento, partecipazione e assistenza tecnica" della Direzione Generale per la lotta alla povertà e per la programmazione sociale, la funzione di Autorità di gestione del programma operativo nazionale (PON) "Inclusione sociale" a valere sulle risorse del Fondo sociale europeo (FSE) nel periodo di programmazione 2014-2020, assicurando la gestione del programma, la selezione delle operazioni, la gestione finanziaria e il controllo del programma e le verifiche;

PRESO ATTO che il "Piano di rafforzamento dei servizi e delle misure di politica attiva" approvato nella seduta della Conferenza Unificata del 21 dicembre 2017, prevede al punto 5.2.4 che il progetto di rafforzamento sarà realizzato a valere, in maniera paritaria, sulle risorse del PON SPAO e del PON Inclusione e prevedrà l'inserimento di personale particolarmente qualificato e la definizione di un'azione formativa per gli operatori dei CPI;

CONSIDERATO che in ragione della necessità di semplificare le procedure amministrative finalizzate al rafforzamento dei CPI, l'AdG del PON Inclusione in accordo con l'AdG del PON SPAO ha convenuto di porre a carico del PON Inclusione l'inserimento nei CPI di personale particolarmente qualificato rimanendo in capo al PON SPAO l'onere di sostenere l'azione formativa per gli operatori dei CPI a tali funzioni dedicate;

CONSIDERATO che per garantire i medesimi livelli essenziali attraverso meccanismi coordinati di gestione amministrativa, è inoltre previsto che il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali stipuli, con ogni Regione e con le Province autonome di Trento e Bolzano, una Convenzione finalizzata a regolare i relativi rapporti e obblighi in relazione alla gestione dei servizi per l'impiego e delle politiche attive del lavoro nel territorio della regione o provincia autonoma;

VISTA la Convenzione tra la Direzione Generale per la lotta alla povertà e per la programmazione sociale del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali presso la quale opera la Divisione III individuata Autorità di Gestione (AdG) del PON "Inclusione" 2014-2020 e la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia con la quale:

– si individua l'oggetto nella realizzazione dell'intervento di rafforzamento dei servizi per l'impiego a valere sulla Programmazione FSE 2014/2020 del PON Inclusione Assi 1 e 2 " Sostegno a persone in povertà e marginalità estrema - Regioni più sviluppate, Regioni meno sviluppate e in transizione" e in particolare dall'azione 9.1.1 - " Supporto alla sperimentazione di una misura nazionale di inclusione attiva che prevede l'erogazione di un sussidio economico a nuclei familiari in condizioni di povertà condizionale all'adesione ad un progetto di attivazione sociale e lavorativa attraverso il rafforzamento dei servizi di accompagnamento e delle misure di attivazione rivolte ai destinatari – si intende, allo scopo di garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni, provvedere al rafforzamento dei servizi per l'impiego, attraverso l'immissione di 600 unità di personale aggiuntive complessive, dotate di specifiche competenze;

– si affida alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia- Direzione Centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia - Servizio ricerca, apprendimento permanente e Fondo sociale europeo - il ruolo di Organismo Intermedio (OI) per lo svolgimento dei compiti e delle funzioni dell'Autorità di Gestione meglio descritti nell'art. 4 della Convenzione stessa;

– si affida all'OI, per le azioni ricomprese negli Assi 1 e 2 del PON Inclusione 2014-2020 sopra richiamate lo svolgimento di specifici compiti, ai sensi del comma 7 dell'art. 123 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, inerenti alla gestione del programma operativo per il territorio di propria competenza, per la selezione e attuazione delle operazioni e per la gestione finanziaria;
DATO ATTO che, ai sensi dell'articolo 6 della richiamata Convenzione, il rafforzamento dei servizi per l'impiego, di cui all'art. 3 della stessa, è finanziato a livello nazionale per un importo complessivo di euro 69.432.120,00, a valere sul Programma Operativo Nazionale "Inclusione" per un periodo di tre anni;
DATO ATTO altresì che in attuazione del "Piano di rafforzamento dei servizi e delle misure di politica attiva" approvato dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 21 dicembre 2017, alla Regione è attribuito un importo pari ad Euro 1.538.565,80 ai fini del reclutamento di 13 unità di personale;
PRESO ATTO che la Regione ha predisposto il "Piano di attuazione regionale" nel quale sono indicate le modalità di realizzazione dell'intervento di rafforzamento, approvato con delibera n. 517 del 1 aprile 2021 e l'ha inoltrato al Ministero del lavoro per la verifica di conformità;
CONSIDERATO, in particolare, che il suddetto Piano di attuazione prevede l'assunzione a tempo indeterminato di 13 unità di personale nell'ambito del concorso pubblico per titoli ed esami per la copertura di n. 1 posto di categoria D, posizione economia 1, profilo professionale specialista amministrativo/economico, indirizzo amministrativo, con contratto di lavoro a tempo pieno ed indeterminato, presso la Regione, per le esigenze della Direzione centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia, emanato con decreto n. 1394/FPS del 19 dicembre 2018, che verranno rendicontate nel quadro della disponibilità finanziaria sopraindicata e nei limiti di ammissibilità della spesa della programmazione comunitaria 2014/20;
DATO ATTO che a causa dell'esaurimento della graduatoria di merito del citato concorso sono state assunte 7 delle 13 unità di personale previste ed è stato indetto un nuovo concorso pubblico con decreto 2757/AAL del 20/09/2021 per reperire le ulteriori 6 unità di personale;
RITENUTO, nelle more dell'attuazione del concorso, di avvalersi di personale somministrato utilizzando il contratto già in essere tra l'amministrazione regionale e Randstad che prevede tra le clausole anche la somministrazione di personale a valere su risorse dei fondi strutturali;
EVIDENZIATO che il piano così modificato è stato ritenuto in linea con la normativa di riferimento e le procedure dell'Autorità di Gestione del PON Inclusione da parte del Ministero del Lavoro con nota n.10091 del 17 dicembre 2021;
RITENUTO di approvare il "Piano di attuazione regionale" per l'attuazione del PON Inclusione sul territorio regionale, costituente allegato 1 parte integrante della presente deliberazione, nel quale vengono ridefinite, in particolare le nuove modalità di reclutamento del personale interessato;
SENTITA la Direzione centrale autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione;
SU PROPOSTA dell'Assessore regionale al lavoro, formazione, istruzione, ricerca, università e famiglia, all'unanimità,

DELIBERA

1. Per quanto indicato nelle premesse ed ai fini della realizzazione nel territorio regionale del Programma Operativo Nazione (PON) Inclusione 2014-2020 è approvato il "Piano di attuazione regionale", costituente allegato 1 parte integrante della presente deliberazione.
2. La presente deliberazione, comprensiva dell'allegato 1 parte integrante, è pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

PON INCLUSIONE 2014-2020 **Piano di attuazione per la realizzazione dell'intervento di rafforzamento dei servizi per l'impiego. Revisione ottobre 2021**	
Beneficiario (Regione/Provincia Autonoma)	Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Asse	1. Regioni più sviluppate
Obiettivo Tematico/Priorità di investimento	OT9/9i
Azione	9.1.1 – Supporto alla sperimentazione di una misura nazionale di inclusione attiva che prevede l'erogazione di un sussidio economico a nuclei familiari in condizioni di povertà condizionale alla adesione ad un progetto di attivazione sociale e lavorativa attraverso il rafforzamento dei servizi di accompagnamento e delle misure di attivazione rivolte ai destinatari.
Categoria di operazioni	109
Categoria di regioni	Regioni più sviluppate
Costo del progetto	Euro 1.538.565,80
Durata	32 mesi
Data avvio	1 aprile 2021
Obiettivi del progetto	Il progetto, in raccordo con quello corrispondente a valere sul POC SPAO, mira a rafforzare e rendere più efficienti le sinergie tra il settore dell'inclusione sociale e i servizi per il lavoro attraverso il reclutamento di operatori da collocare all'interno dei Centri per l'impiego e da adibire ad attività di supporto ed accompagnamento a favore delle persone in situazione di svantaggio in carico presso i CPI. Il progetto prevede il reclutamento a tempo determinato di 13 unità di personale Categoria D nel quadro della disponibilità finanziaria sopraindicata. La Direzione centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia, con nota prot. n. 174556 del 23 dicembre 2020 trasmessa al Ministero del lavoro e delle politiche sociali ha evidenziato le condizioni per cui ha richiesto di poter procedere all'assunzione delle 13 unità di personale Categoria D mediante contratto di lavoro a tempo indeterminato a valere sulle risorse stanziate dal PON Inclusione fino a concorrenza del budget assegnato, nell'ambito della graduatoria derivante dal concorso pubblico indetto dall'Amministrazione regionale con decreto n. 1394/FPS del 19 dicembre 2018. Alla scadenza del

<table>
<tr><td></td><td>periodo (31 dicembre 2023), la retribuzione del personale interessato avverrà a carico del bilancio regionale con finanziamento a valere su risorse statali di cui all'articolo 12, comma 3bis, del decreto legge n. 4/2019, come da "Piano straordinario di potenziamento dei Centri per l'impiego e delle politiche del lavoro" adottato con decreto del Ministro del lavoro n. 74 del 28 giugno 2019, aggiornato con decreto n. 59 del 22 maggio 2020 del Ministro del lavoro.
Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con nota prot. n. 1215 del 1° febbraio 2021 ha approvato la modalità di intervento proposta dall'Amministrazione regionale.
A causa dell'esaurimento della graduatoria di merito del citato concorso sono state assunte 7 delle 13 unità di personale previste ed è stato indetto un nuovo concorso pubblico con decreto 2757/AAL del 20/09/2021 per reperire le ulteriori 6 unità di personale.
Nelle more dell'attuazione del concorso la regione si avvarrà di personale somministrato utilizzando il contratto già in essere tra l'amministrazione regionale e Randstad che prevede tra le clausole anche la somministrazione di personale a valere su risorse dei fondi strutturali.</td></tr>
<tr><td>Sintetica descrizione delle attività progettuali proposte (definire dettagliatamente, se previsto, il ricorso alla deroga di cui all'art.7 co. 4 della Convenzione per lo svolgimento delle funzioni di organismo Intermedio nella gestione di attività del PON Inclusione)</td><td>• Breve descrizione del sistema regionale dei centri per l'impiego e loro modalità di collaborazione con i servizi sociali comunali;

Ai sensi dell' articolo 32, comma 3, della legge regionale 26/2014 , a decorrere dall'1 luglio 2015 la Regione, attraverso la Direzione centrale competente in materia di lavoro, esercita le funzioni e i compiti già esercitati dalle Province in materia di lavoro ai sensi della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), mediante articolazione in strutture territoriali che ricomprendono anche le strutture denominate "Centri per l'impiego" di cui all' articolo 21 della legge regionale 18/2005.

A partire dal 1° ottobre 2018, con la soppressione dell'Area Agenzia regionale del lavoro in seno alla Direzione centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia, l'organizzazione ed il funzionamento dei CPI fa capo al Servizio interventi per i lavoratori e le imprese.

L'assetto dei CPI è stato riorganizzato, a seguito della riforma di cui alla LR 13/2015, in 5 hub che operano con riferimento alle seguenti aree territoriali

<table><tr><th>AREE TERRITORIALI</th></tr><tr><td>HUB GIULIANO
Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle, Sgonico, Trieste</td></tr><tr><td>HUB ISONTINO
Capriva del Friuli, Cormons, Dolegna del Collio, Farra d'Isonzo, Gorizia, Gradisca d'Isonzo, Mariano del Friuli, Medea, Moraro, Mossa, Romans d'Isonzo, Sagrado, San Floriano del Collio, San Lorenzo Isontino, Savogna d'Isonzo, Villesse, Doberdò del Lago, Fogliano Redipuglia, Grado, Monfalcone, Ronchi dei Legionari, San Canzian d'Isonzo, San Pier d'Isonzo, Staranzano, Turriaco</td></tr><tr><td>HUB UDINE E BASSA FRIULANA
Buttrio, Chiopris - Viscone, Cividale del Friuli, Corno di Rosazzo, Drenchia, Faedis, Grimacco, Manzano, Moimacco, Prepotto, San Giovanni al Natisone, San Leonardo, San Pietro al Natisone, Savogna, Stregna, Torreano, Basiliano, Campoformido, Castions di Strada, Lestizza, Martignacco, Mereto di Tomba, Mortegliano, Pagnacco, Pasian di Prato, Pavia di Ud, Povoletto, Pozzuolo del F., Pradamano, Reana del Rojale, Remanzacco, Talmassons, Tavagnacco, Udine, Latisana, Lignano Sabbiadoro, Muzzana del Turgnano,</td></tr></table></td></tr>
</table>

Palazzolo dello Stella, Pocenia, Precenicco, Ronchis, Rivignano Teor, Aiello del Friuli, Aquileia, Bagnaria Arsa, Bicinicco, Campolongo Tapogliano, Carlino, Cervignano del Friuli, Fiumicello Villa Vicentina, Gonars, Marano Lagunare, Palmanova, Porpetto, Ruda, San Giorgio di Nogaro, San Vito al Torre, Santa Maria la Longa, Terzo di Aquileia, Torviscosa, Trivignano Udinese, Visco

HUB MEDIO E ALTO FRIULI

Chiusaforte, Dogna, Malborghetto - Valbruna, Moggio Udinese, Pontebba, Resia, Resiutta, Tarvisio, Amaro, Ampezzo, Arta Terme, Cavazzo Carnico, Cercivento, Comeglians, Enemonzo, Forni Avoltri, Forni di Sopra, Forni di Sotto, Lauco, , Ovaro, Paluzza, Paularo, Prato Carnico, Preone, Ravascletto, Raveo, Rigolato, Sauris, Socchieve, Sutrio, Tolmezzo, Treppo Ligosullo, Verzegnis, Villa Santina, Zuglio, Artegna, Bordano, Buja, Gemona del Friuli, Montenars, Osoppo, Trasaghis, Venzone, Attimis, Cassacco, Lusevera, Magnano in Riviera, Nimis, Taipana, Tarcento, Tricesimo, Colloredo di Monte Albano, Coseano, Dignano, Fagagna, Flaibano, Forgaria nel Friuli, Majano, Moruzzo, Ragogna, Rive d'Arcano, San Daniele del Friuli, San Vito di Fagagna, Treppo Grande, Bertiolo, Camino al Tagliamento, Codroipo, Sedegliano, Varmo, Sappada

HUB PORDENONESE

Andreis, Arba, Barcis, Cavasso Nuovo, Cimolais, Claut, Erto e Casso, Fanna, Frisanco, Maniago, Montereale Valcellina, Vivaro, Vajont, Castelnovo del Friuli, Clauzetto, Meduno, Pinzano al Tagliamento, San Giorgio della Richinvelda, Sequals, Spilimbergo, Tramonti di Sopra, Tramonti di Sotto, Travesio, Vito d'Asio, Caneva, Fontanafredda, Polcenigo, Sacile, Aviano, Azzano Decimo, Brugnera, Budoia, Cordenons, Fiume Veneto, Pasiano di Pordenone, Porcia, Pordenone, Prata di Pordenone, Pravisdomini, Roveredo in Piano, San Quirino, Zoppola, Valvasone Arzene, Casarsa della Delizia, Chions, Cordovado, Morsano al Tagliamento, San Martino al Tagliamento, San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena

I CPI sono collocati all'interno di ciascun Hub nel modo seguente:
- *HUB Giuliano*: CPI Trieste;
- *HUB Isontino*: CPI Gorizia, CPI Monfalcone, CPI Grado (temporaneo);
- *HUB Udine e Bassa Friulana*: CPI Udine, CPI Cervignano del Friuli, CPI Latisana, CPI Cividale del Friuli, CPI Manzano (temporaneo), CPI Lignano Sabbiadoro (temporaneo);
- *HUB Medio e Alto Friuli:* CPI Tolmezzo, CPI Codroipo, CPI San Daniele del Friuli, CPI Tarcento, CPI Gemona del Friuli, CPI Pontebba;
- *HUB Pordenonese:* CPI Pordenone, CPI San Vito al Tagliamento, CPI Sacile, CPI Spilimbergo, CPI Maniago, CPI Valvasone-Arzene (temporaneo).

Complessivamente, pertanto, il sistema dei CPI sul territorio regionale si compone di:
- 18 CPI;
- 4 CPI temporanei.

Per quanto riguarda le modalità di collaborazione dei Centri per l'impiego con i servizi sociali comunali già da diversi anni gli uffici hanno avviato un processo di confronto con i servizi sociali finalizzato alla conoscenza ed al raccordo. Infatti, in occasione della misura di inclusione attiva è emersa l'esigenza di prendere in carico e supportare congiuntamente persone con disagio sociale che necessitano di una serie di servizi socio/economici, ma anche di rimotivazione e riqualificazione volti all'inserimento lavorativo. In alcuni territori sono stati, quindi, sottoscritti specifici protocolli d'intesa per gestire in modo efficace i flussi elevati di utenza a differenza dei piccoli centri dove vi era già una conoscenza più approfondita.

	Ad oggi, in tutti i territori, si è creata una procedura standardizzata di presa in carico, con la stipula del patto di inclusione, il raccordo tra operatori del territorio, riunioni periodiche, incontri di confronto/formazione e delle equipe multidisciplinari che portano alla definizione di un percorso personalizzato con il coinvolgimento anche di altri servizi territoriali e l'attivazione di tutti gli strumenti opportuni. • Modalità di selezione e reclutamento degli operatori (eventuali riferimenti normativi a norme regionali/provinciali) Con decreto n. 1394/FPS del 19 dicembre 2018 l'Amministrazione regionale ha indetto il concorso pubblico per titoli ed esami per la copertura di n. 1 posto di categoria D, posizione economica 1, profilo professionale specialista amministrativo/economico, indirizzo amministrativo, con contratto di lavoro a tempi pieno ed indeterminato, presso la Regione, per le esigenze della Direzione centrala lavoro, formazione, istruzione e famiglia. I requisiti richiesti per l'ammissione al concorso sono i seguenti: – cittadinanza – cittadini italiani; – cittadini degli Stati membri UE e loro familiari non aventi la cittadinanza di uno Stato membro che siano titolari del diritto di soggiorno o del diritto di soggiorno permanente; – cittadini degli Stati non appartenenti all'UE che siano titolari del permesso di soggiorno CE per soggiornanti di lungo periodo; – titolari dello status di rifugiato o dello status di protezione sussidiaria; – età non inferiore a anni diciotto e non superiore a quella prevista dalla normativa vigente per il conseguimento della pensione di vecchiaia; – godimento dei diritti civili e politici; – idoneità fisica all'impiego; – posizione regolare nei confronti del servizio di leva per i cittadini soggetti a tale obbligo; – assenza di condanne penali per reati che impediscono la costituzione del rapporto di impiego con una PA. Oltre ai suddetti requisiti generali, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti specifici: a) possesso di uno dei seguenti titoli di studio: 1) laurea in: giurisprudenza, scienze politiche, economia e commercio, sociologia, psicologia, pedagogia, scienze dell'educazione, scienze della formazione primaria, conservazione dei beni culturali, filosofia, lettere, scienze della comunicazione o laurea equipollente secondo la vigente normativa, conseguita secondo l'ordinamento universitario anteriore alla riforma di cui al DM 509/1999 oppure una delle lauree specialistiche o magistrali equiparate, secondo la tabella allegata al Decreto interministeriale 9 luglio 2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 7 ottobre 2009, n. 233; ovvero 2) laurea di primo livello in una delle seguenti classi: 2/L-14 (scienze dei servizi giuridici), 5/L-10 (lettere), 13 (scienze dei beni culturali)/L-1 (beni culturali), 14/L-20 (scienze della comunicazione), 15/L-36 (scienze politiche e delle relazioni internazionali). 17/L-18 (scienze dell'economia e della gestione aziendale), 18/L-19 (scienze dell'educazione e della formazione), 19 (scienze dell'amministrazione)/L-16 (scienze dell'amministrazione e dell'organizzazione), 28/L-33 (scienze economiche), 29/L-5 (filosofia), 31 (scienze giuridiche)/L-14 (scienze dei servizi giuridici),

	34/L-24 (scienze e tecniche psicologiche), 36 (scienze sociologiche)/L-40 (sociologia) unitamente a possesso di esperienza professionale retribuita di durata non inferiore a 24 mesi, maturata nel periodo compreso fra il 1° gennaio 2015 e la data di pubblicazione sul BUR del bando, in attività documentabile, attinente ad uno o più dei seguenti settori: politiche attive del lavoro, orientamento e/o accompagnamento al lavoro, supporto allo sviluppo di carriera, formazione e selezione del personale; tale esperienza può essere maturata: – presso soggetti pubblici e/o privati, con rapporto di lavoro subordinato, a tempo pieno o parziale, determinato o indeterminato ovvero somministrato; – con incarichi di consulenza e/o collaborazione con soggetti pubblici e/o privati. Le prove d'esame previste dal richiamato bando di concorso sono le seguenti: - prova scritta: - diritto amministrativo; - ordinamento e organizzazione della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia; - nozioni di statistica e contabilità pubblica; - normativa italiana ed europea sulle politiche per l'occupazione, i servizi per il lavoro e le politiche attive, sulle principali forme contrattuali e sulle politiche del lavoro con particolare riferimento alle misure previste per l'inclusione sociale e alle misure di contrasto alla povertà; - prova orale: oltrechè sulle materie della prova scritta, su - dinamiche del mercato del lavoro e del mondo delle professioni; - teoria e metodologia dell'orientamento finalizzato all'inserimento/reinserimento lavorativo; - metodologia dell'analisi dei bisogni di utenti in transizione scuola-lavoro, lavoro-lavoro; - competenza a lavorare in gruppo (problem solving e team building); - conoscenza della rete territoriale dei servizi per il lavoro e delle formazione nonché delle reti e dei servizi sociali. Nel corso della prova orale è stata accertata la conoscenza della lingua inglese nonché dell'utilizzo dei sistemi applicativi informatici di base e strumenti web. A causa dell'esaurimento della graduatoria di merito del citato concorso sono state assunte 7 delle 13 unità di personale previste ed è stato indetto un nuovo concorso pubblico con decreto 2757/AAL del 20/09/2021 per reperire le ulteriori 6 unità di personale. I requisiti richiesti per l'ammissione al concorse sono i seguenti: – cittadinanza – cittadini italiani; – cittadini degli Stati membri UE e loro familiari non aventi la cittadinanza di uno Stato membro che siano titolari del diritto di soggiorno o del diritto di soggiorno permanente; – cittadini degli Stati non appartenenti all'UE che siano titolari del permesso di soggiorno CE per soggiornanti di lungo periodo; – titolari dello status di rifugiato o dello status di protezione sussidiaria; – età non inferiore a anni diciotto e non superiore a quella prevista dalla normativa vigente per il conseguimento della pensione di vecchiaia; – godimento dei diritti civili e politici; – idoneità fisica all'impiego; – posizione regolare nei confronti del servizio di leva per i cittadini soggetti a tale obbligo;

	– assenza di condanne penali per reati che impediscono la costituzione del rapporto di impiego con una PA. Oltre ai suddetti requisiti generali, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti specifici: b) possesso di uno dei seguenti titoli di studio: 3) laurea in: giurisprudenza, scienze politiche, economia e commercio, sociologia, psicologia, pedagogia, scienze dell'educazione, scienze della formazione primaria, conservazione dei beni culturali, filosofia, lettere, scienze della comunicazione o laurea equipollente secondo la vigente normativa, conseguita secondo l'ordinamento universitario anteriore alla riforma di cui al DM 509/1999 oppure una delle lauree specialistiche o magistrali equiparate, secondo la tabella allegata al Decreto interministeriale 9 luglio 2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 7 ottobre 2009, n. 233; ovvero 4) laurea di primo livello in una delle seguenti classi: 2/L-14 (scienze dei servizi giuridici), 5/L-10 (lettere), 13 (scienze dei beni culturali)/L-1 (beni culturali), 14/L-20 (scienze della comunicazione), 15/L-36 (scienze politiche e delle relazioni internazionali). 17/L-18 (scienze dell'economia e della gestione aziendale), 18/L-19 (scienze dell'educazione e della formazione), 19 (scienze dell'amministrazione)/L-16 (scienze dell'amministrazione e dell'organizzazione), 28/L-33 (scienze economiche), 29/L-5 (filosofia), 31 (scienze giuridiche)/L-14 (scienze dei servizi giuridici), 34/L-24 (scienze e tecniche psicologiche), 36 (scienze sociologiche)/L-40 (sociologia) L'esame sarà così articolato: - svolgimento di una prova scritta consistente nella risoluzione di quesiti a risposta multipla vertenti sulle seguenti materie: · diritto amministrativo; · ordinamento ed organizzazione della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia; · normativa italiana ed europea sulle politiche per l'occupazione, i servizi per il lavoro e le politiche attive, sulle principali forme contrattuali e sulle politiche del lavoro con particolare riferimento alle misure previste per l'inclusione sociale e alle misure di contrasto alla povertà; - svolgimento di una prova orale vertente, oltre che sulle materie della prova scritta, su: · nozioni di statistica e di contabilità pubblica; · dinamiche del mercato del lavoro e del mondo delle professioni; · teoria e metodologia dell'orientamento finalizzato all'inserimento/reinserimento lavorativo; · metodologia dell'analisi dei bisogni di utenti in transizione scuola-lavoro, lavoro-lavoro; · competenza a lavorare in gruppo (problem solving e team building); · conoscenza della rete territoriale dei servizi per il lavoro e della formazione nonché delle reti e dei servizi sociali. 2. Nel corso della prova orale verrà accertata inoltre la conoscenza della lingua inglese ad un livello minimo di B (1) secondo il Quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER) –Common European Framework of Reference for Languages (CEFR), nonché dell'utilizzo dei sistemi applicativi informatici di base e strumenti web.

Nelle more dell'attuazione del concorso la regione si avvarrà di personale somministrato utilizzando il contratto già in essere tra l'amministrazione regionale e Randstad che prevede tra le clausole anche la somministrazione di personale a valere su risorse dei fondi strutturali.

La regione Friuli Venezia Giulia, in quanto regione a statuto speciale, ha autonomia contrattuale in materia di personale e non applica ai suoi dipendenti il contratto di lavoro degli enti locali che è stato utilizzato come base per il calcolo del costo standard utilizzato per questo intervento dal PON Inclusione. Allo stesso modo anche i contratti di somministrazione che vengono stipulati tenendo conto della retribuzione del personale dell'utilizzatore non corrispondono a quello utilizzato per tale calcolo.

Alla luce di quanto sopra, non rientrando i contratti utilizzati per la contrattualizzazione del personale tra quelli che prevedono il ricorso al costo standard, si procederà alla rendicontazione a costi reali.

- Criteri di distribuzione degli operatori reclutati sul territorio regionale e loro collocazione all'interno dell'organizzazione dei CPI

Il contingente degli operatori presso i CPI alla data del 31.12.2018 è il seguente:

Sede CPI	N° addetti
Trieste	20
Gorizia	14
Monfalcone	9
Udine	20
Cervignano del F.	10
Latisana	9
Cividale del F.	8
Tolmezzo	7
Codroipo	5
San Daniele del F.	5
Tarcento	-
Gemona del F.	7
Pontebba	3
Pordenone	27
San Vito al T.	5
Sacile	3
Spilimbergo	5
Maniago	4
Totale	**161**

L'allocazione del contingente reclutato avverrà secondo criteri che terranno conto dell'attuale dotazione di personale e del carico di lavoro presente, e di prospettiva, presso i Centri per l'impiego

- Indicazione dei compiti che verranno assegnati agli operatori reclutati

- Gestione della presa in carico dei cittadini;
- Gestione dei colloqui di orientamento;
- Gestione della prima analisi della situazione complessiva dell'utenza e del fabbisogno;

	- Raccordo con gli operatori dei servizi sociali e degli altri servizi territoriali; - Partecipazioni alle equipe multidisciplinari; - Accompagnamento nella riqualificazione e nell'inserimento lavorativo. • Modalità di erogazione della formazione specifica per gli operatori reclutati. La formazione degli operatori reclutati avverrà nell'ambito di un apposito programma specifico attivato dall'AdG del POR FSE a valere sull'asse 4 del POR medesimo.
Destinatari	Operatori qualificati in materia di inclusione attiva
Indicatori PON	**Indicatore di risultato**: partecipanti le cui famiglie sono senza lavoro, impegnati nella ricerca di un lavoro, in un percorso di istruzione/formazione, nell'acquisizione di una qualifica, in una occupazione al momento della conclusione della loro partecipazione all'intervento **Indicatore di output:** partecipanti le cui famiglie sono senza lavoro
Indicatori progetto	Presa in carico dell'utenza, adesione alle misure di politica attiva concordate con il patto di servizio e attivazione nella ricerca di lavoro.

CRONOPROGRAMMA procedurale
Indicare la durata in mesi dell'intervento, descrivendo l'articolazione temporale delle diverse attività, anche in parallelo

	Anno 2021				Anno 2022				Anno 2023				Anno 2024			
Attività	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim
Assunzione operatori da concorso		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Assunzione operatori somministrati					x	x										
Presa in carico utenza finalizzata all'inclusione attiva		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Rendicontazione			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

CRONOPROGRAMMA di spesa (dettaglio finanziario)
Completare la tabella indicando gli importi di spesa previsti trimestralmente per ciascuna attività

	Anno 2021				Anno 2022				Anno 2023			
Attività	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim
Assunzione operatori da concorso		86.553,29	86.553,29	86.553,29	86.553,29	86.553,29	157.843,96	157.843,96	157.843,96	157.843,96	157.843,96	157.843,96
Assunzione operatori somministrati					71.682,13	87.053,46						

VISTO: IL PRESIDENTE: FEDRIGA
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_DGR_2040_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2040

PSR 2014-2020 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia. Bando per l'accesso individuale al tipo di intervento 6.1.1 "Avviamento di imprese per giovani agricoltori" - solo premio. Approvazione.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI:
- il regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;
- il regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 sul sostegno allo Sviluppo Rurale da parte del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR), che abroga il Reg. (CE) n. 1698/2005 del Consiglio;
- il regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 su finanziamento, gestione e monitoraggio della politica agricola comune, che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 352/78, (CE) n. 165/94, (CE) n. 2799/98, (CE) n. 814/2000, (CE) n. 1290/2005 e (CE) n. 485/2008;
- il regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante norme sui pagamenti diretti agli agricoltori nell'ambito dei regimi di sostegno previsti dalla politica agricola comune, che abroga il regolamento (CE) n. 637/2008 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio;
- il regolamento (UE) n. 1310/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, che stabilisce alcune disposizioni transitorie sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e modifica il regolamento (UE) n. 1305/2013;
- il regolamento di esecuzione (UE) n. 808/2014 della Commissione di data 17 luglio 2014 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 2016/669 della Commissione di data 28 aprile 2016;
- il regolamento di esecuzione (UE) n. 809/2014 della Commissione del 17 luglio 2014, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema integrato di gestione e di controllo, le misure di sviluppo rurale e la condizionalità;
- il regolamento di esecuzione (UE) n. 907/2014 della Commissione dell'11 marzo 2014, che integra il regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli organismi pagatori e altri organismi, la gestione finanziaria, la liquidazione dei conti, le cauzioni e l'uso dell'euro;
- il regolamento di esecuzione (UE) n. 908/2014 della Commissione del 6 agosto 2014, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli organismi pagatori e altri organismi, la gestione finanziaria, la liquidazione dei conti, le norme sui controlli, le cauzioni e la trasparenza;
- il regolamento (UE) n. 2220/2020 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 dicembre 2020 che stabilisce alcune disposizioni transitorie relative al sostegno da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) negli anni 2021 e 2022 e che modifica i regolamenti (UE) n. 1305/2013, (UE) n. 1306/2013 e (UE) n. 1307/2013 per quanto riguarda le risorse e l'applicazione negli anni 2021 e 2022 e il regolamento (UE) n. 1308/2013 per quanto riguarda le risorse e la distribuzione di tale sostegno in relazione agli anni 2021 e 2022;
- il Programma di sviluppo rurale 2014-2020 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (PSR) nella sua ultima versione n. 11, approvata dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione C(2021) final 6863 del 17 settembre 2021, della quale si è preso atto con deliberazione della Giunta regionale 24 settembre 2021, n. 1473 e, in particolare, il capitolo 8 "Descrizione delle misure selezionate" il quale prevede, tra gli altri, l'intervento 6.1.1 - aiuti all'avviamento di imprese per i giovani agricoltori;
- la legge regionale 8 aprile 2016, n. 4 (Disposizioni per il riordino e la semplificazione della normativa afferente il settore terziario, per l'incentivazione dello stesso e per lo sviluppo economico), ed in particolare

l'articolo 73 "Modalità attuative del Programma di Sviluppo rurale";
- il Regolamento di attuazione per le misure connesse agli investimenti del Programma di Sviluppo rurale 2014-2020 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 73 comma 2 della legge regionale 8 aprile 2016 n. 4, emanato con decreto del Presidente della Regione 7 luglio 2016, n. 141;
- la deliberazione della Giunta regionale del 30 settembre 2021, n. 1496, che assegna fondi cofinanziati per euro 3.400.000,00 alla tipologia di intervento 6.1.1 "Aiuti all'avviamento di imprese per i giovani agricoltori - solo premio";
ATTESO che l'accesso individuale al PSR per l'avviamento di imprese di giovani agricoltori si attua attraverso la concessione di un premio, previsto dalla sotto misura 6.1. del PSR;
RITENUTO opportuno garantire anche per l'annualità 2022 il ricambio generazionale, con l'obiettivo di aumentare la redditività e la competitività del settore agricolo, attraverso l'insediamento di giovani agricoltori, adeguatamente qualificati, supportandoli nella fase di avvio dell'impresa;
RITENUTO pertanto necessario procedere all'approvazione del bando relativo alla sotto misura 6.1. del PSR, per l'avviamento di imprese di giovani agricoltori per l'annualità 2022;
VISTO il testo del bando di attuazione per l'accesso al Programma di sviluppo rurale 2014-2020 mediante il solo premio ai giovani agricoltori, allegato alla presente deliberazione, predisposto dal Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura nella sua qualità di struttura responsabile di misura, come individuata con il Regolamento di attuazione sopra citato;
VISTO in particolare l'articolo 22 del bando allegato, che disciplina gli impegni essenziali, generali e specifici, posti a carico dei beneficiari della tipologia di intervento 6.1.1;
VISTA la propria deliberazione n. 1623 del 1 settembre 2017 recante "PSR 2014-2020. Individuazione dei casi di riduzioni ed esclusioni degli aiuti per inadempimento degli impegni da parte dei beneficiari delle misure di sviluppo rurale connesse agli investimenti per i bandi emanati successivamente al 30/03/2017";
RITENUTO necessario individuare per il tipo di intervento in questione i casi di riduzioni ed esclusione degli aiuti derivanti dall'inadempimento degli impegni specifici, non già disciplinati dalla DGR 1623/2017 sopra citata, come riportati nell'allegato D del bando;
DATO ATTO che tutti gli impegni, criteri ed obblighi e relative regole per l'applicazione delle riduzioni ed esclusioni sono state definite in modo coerente con le informazioni contenute nel sistema informativo dell'Organismo pagatore (applicativo VCM - Verificabilità e Controllabilità delle Misure);
CONSIDERATO che i criteri di selezione delle operazioni finanziabili indicati nel bando sopra citato sono stati sottoposti al Comitato di sorveglianza del PSR;
CONSIDERATO che il bando predisposto per l'attuazione dell'intervento 6.1.1 prevede termini del procedimento superiori a novanta giorni e che detta previsione è giustificata dalla natura degli interessi pubblici tutelati e dalla particolare complessità del procedimento medesimo;
RITENUTO pertanto di approvare il "Bando per l'accesso individuale al tipo di intervento 6.1.1 Avviamento di imprese per giovani agricoltori - solo premio" ed i relativi allegati, nel testo allegato alla presente deliberazione della quale costituisce parte integrante e sostanziale, ai sensi dell'articolo 7, comma 2 del regolamento di attuazione;
VISTI infine:
- il testo di cui all'intesa sancita in Conferenza Stato-Regioni, denominato Linee guida sull'ammissibilità delle spese relative allo sviluppo rurale 2014-2020, del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Dipartimento delle politiche europee e internazionali e dello sviluppo rurale, Direzione Generale dello Sviluppo Rurale-DISR II;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e la legge regionale del 20 marzo 2000, n. 7 (Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso);
- il Regolamento di organizzazione dell'amministrazione regionale emanato con decreto del Presidente della Regione 27 agosto 2004, n. 277;
- l'articolo 46 dello Statuto di autonomia;
SU PROPOSTA dell'Assessore regionale alle risorse agroalimentari, forestali, ittiche e montagna,
all'unanimità,

DELIBERA

1. Di approvare il "Bando per l'accesso individuale al tipo di intervento 6.1.1 "avviamento di imprese per giovani agricoltori - solo premio" ed i relativi allegati, nel testo allegato alla presente deliberazione della quale costituisce parte integrante e sostanziale.
2. La presente deliberazione è pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

BANDO PER L'ACCESSO INDIVIDUALE AL TIPO DI INTERVENTO 6.1.1 "AVVIAMENTO DI IMPRESE PER GIOVANI AGRICOLTORI" – SOLO PREMIO - DEL PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020 DELLA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

CAPO VII DISPOSIZIONI FINALI

ALLEGATI

CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 Condizioni, oggetto e finalità

1. Ai sensi del Regolamento di attuazione per le misure connesse agli investimenti del Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (PSR), di cui al Decreto del Presidente della Regione 7 luglio 2016 n. 141, il presente bando disciplina le modalità di concessione di un premio per il primo insediamento dei giovani in agricoltura, mediante la modalità di accesso individuale, in conformità al regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo per lo sviluppo rurale (FEASR).
2. La tipologia di accesso di cui al comma 1 è finalizzata a promuovere il ricambio generazionale, con l'obiettivo di aumentare la redditività e la competitività del settore agricolo, attraverso l'insediamento di giovani agricoltori, adeguatamente qualificati, supportandoli nella fase di avvio dell'impresa. L'insediamento di giovani agricoltori contribuisce anche ad orientare i processi produttivi verso l'applicazione di metodi di lavorazione sostenibile e ad una maggiore attenzione al contesto ambientale di lavoro e alla qualità delle produzioni.

Articolo 2 Definizioni

1. Ai fini del presente atto, si intende per:

a) Giovane agricoltore: persona di età non superiore a quarantuno anni, non compiuti al momento di presentazione della domanda, che possiede adeguate qualifiche e competenze professionali e che si insedia per la prima volta in una azienda agricola in qualità di capo dell'azienda;
b) Agricoltore in attività: persona fisica o giuridica in possesso dei requisiti di cui all'articolo 9 del Regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013;
c) Imprenditore agricolo professionale (IAP): soggetto che, in possesso di conoscenze e competenze professionali ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1257/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, dedichi alle attività agricole di cui all'articolo 2135 del codice civile, direttamente o in qualità di socio di società, almeno il cinquanta per cento del proprio tempo di lavoro complessivo e che ricavi dalle attività medesime almeno il cinquanta per cento del proprio reddito globale da lavoro;
d) Standard output: parametro di valutazione della dimensione economica dell'azienda agricola determinato ai sensi del regolamento (UE) 1198/2014 come somma della produzione standard (PS) di ogni singola attività svolta (coltura e/o allevamento) calcolato con la metodologia indicata dalla deliberazione della Giunta Regionale n.2236 di data 20 dicembre 2019;
e) Piccola impresa: definita nell'allegato I del regolamento (UE) 702/2014 come un'impresa che occupa meno di cinquanta persone e realizza un fatturato annuo o un totale di bilancio annuo non superiori a 10 milioni di euro;
f) Microimpresa: definita nell'allegato I del regolamento (UE) 702/2014 come un'impresa che occupa meno di dieci persone e realizza un fatturato annuo oppure un totale di bilancio annuo non superiori a 2 milioni di euro.
g) Produzione primaria: si intende la produzione ottenuta dalla coltivazione, dall'allevamento e da connesse attività di trasformazione di prodotti di origine prevalentemente aziendale che, in entrata e in uscita, sono contenuti nell'allegato I al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È esclusa dalla produzione primaria la commercializzazione dei prodotti aziendali e l'eventuale attività di diversificazione quali agriturismo, fattorie sociali e didattiche.

Articolo 3 Strutture competenti

1. Ai fini di cui al presente bando sono individuate le seguenti strutture competenti:
a) l'Autorità di Gestione (AdG) è individuata nel direttore del Servizio politiche rurali e servizi informativi in agricoltura della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche;
b) la Struttura responsabile è individuata nel Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche;
c) l'Ufficio attuatore è individuato nel Servizio sviluppo comparto agricolo della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche.

Articolo 4 Operazioni attivabili e risorse finanziarie disponibili

1. Il presente bando per l'insediamento dei giovani in agricoltura si attua attraverso la concessione di un premio, previsto dalla sotto misura 6.1 del PSR, per l'avviamento di imprese di giovani agricoltori.
2. Al presente bando sono assegnate risorse per complessivi euro 3.400.000,00 di spesa pubblica, di cui quota FEASR pari a euro 1.466.080,00.
3. L'Amministrazione regionale può assegnare ulteriori risorse al presente bando.
4. Le disponibilità derivanti da eventuali nuove risorse, rinunce, economie, nuovi stanziamenti, potranno essere riutilizzate per finanziare lo scorrimento della graduatoria di cui all' articolo 14, entro la data di validità della stessa.

CAPO II BENEFICIARI E REQUISITI DI AMMISSIBILITA'

Articolo 5 Beneficiari e requisiti di ammissibilità

1. I beneficiari del presente bando sono i giovani agricoltori in possesso, alla data di presentazione della domanda di premio, dei seguenti requisiti:
   a) avere un'età compresa tra diciotto anni compiuti e quarantuno anni non compiuti;
   b) essere agricoltore in attività o impegnarsi ad acquisire tale qualifica entro diciotto mesi dalla data del provvedimento di concessione del premio;
   c) essersi insediato per la prima volta in un'azienda agricola in qualità di capo azienda ai sensi dell'articolo 6;
   d) possedere adeguate qualifiche e competenze professionali ai sensi dell'articolo 7, comma 1 o ottenerle entro il termine di cui al comma 2 dell'articolo medesimo;
   e) possedere i requisiti per la certificazione attestante la qualifica di IAP o impegnarsi ad ottenerli entro il termine di conclusione del piano aziendale;
   f) essere insediati in un'azienda agricola che, alla data della presentazione della domanda di premio:
      1. è iscritta al registro delle imprese della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA);
      2. è micro impresa o piccola impresa come definite all'articolo 2 comma 1 lettere e) e f);
      3. non è impresa in difficoltà come definita all'articolo 2, paragrafo 1, numero 14) del regolamento (UE) 702/2014, in conformità all'articolo 1, paragrafo 6 del regolamento medesimo;
      4. ha una dimensione economica minima indicata come segue:
         a) nel caso di localizzazione della SAU prevalente nelle aree rurali D: 10.000,00 euro;
         b) nel caso di localizzazione della SAU prevalente nelle aree rurali C: 13.000,00 euro;
         c) nel caso di localizzazione della SAU prevalente nelle altre aree: 15.000,00 euro;
      5. ha una dimensione economica massima pari a 200.000,00 euro.
2. Le dimensioni economiche minima e massima di cui al comma 1, lettera f), numeri 4 e 5 sono verificate alla data della presentazione della domanda di premio e sono espresse in termini di standard output di cui all'articolo 2 comma 1 lettera d). La dimensione economica minima di cui al comma 1, lettera f), numero 4, è verificata anche alla data della domanda di pagamento a saldo.
3. Qualora si insedino più giovani nella medesima azienda, la dimensione economica minima di cui al comma 1, lettera f), numero 4, è relativa ad ogni singolo giovane insediato, la soglia massima rimane invariata indipendentemente dal numero di giovani insediati.

Articolo 6 Primo insediamento e capo azienda

1. Per primo insediamento, in qualità di capo dell'azienda si intende la prima assunzione di responsabilità o corresponsabilità civile e fiscale di un'azienda agricola del giovane in qualità di:
   a) titolare di un'impresa agricola individuale;

b) amministratore, unico oppure insieme ad altri eventuali giovani agricoltori, di società di persone avente ad oggetto l'esercizio di attività agricola;
c) socio amministratore, unico o delegato di società di capitale avente ad oggetto l'esercizio di attività agricola, nonché titolare di quote di capitale sufficienti ad assicurargli la maggioranza in assemblea ordinaria e straordinaria;
d) socio amministratore, unico o delegato di società cooperative avente ad oggetto l'esercizio di attività agricola.

2. Ove un giovane agricoltore non si insedi nell'azienda come unico capo della stessa, le condizioni sono equivalenti a quelle richieste per un giovane agricoltore che si insedia come unico capo dell'azienda. In ogni caso, spetta ai giovani agricoltori il controllo dell'azienda.
3. Se la domanda di premio riguarda un'azienda di proprietà di una persona giuridica, il giovane agricoltore deve esercitare il controllo efficace e a lungo termine sulla persona giuridica in termini di decisioni connesse alla gestione, ai benefici ed ai rischi finanziari. Se più persone fisiche, incluse persone che non sono giovani agricoltori, partecipano al capitale o alla gestione della persona giuridica, il giovane agricoltore deve essere in grado di esercitare tale controllo efficace e a lungo termine da solo o con altri giovani agricoltori.
4. Ove una persona giuridica sia, da sola o congiuntamente, controllata da un'altra persona giuridica, i requisiti stabiliti per il giovane si applicano ad ogni persona fisica che abbia il controllo sulla persona giuridica in parola.
5. Ove si insedino più giovani agricoltori nella stessa azienda, le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a tutti i giovani agricoltori insediati e ciascuno di essi può accedere al premio di cui alla sotto misura 6.1.
6. La nuova azienda, in cui il giovane si insedia, non può derivare dal frazionamento di un'azienda familiare preesistente i cui titolari o soci sono parenti entro il primo grado del richiedente, salvo il trasferimento della conduzione dell'intera azienda familiare al giovane. Non costituisce frazionamento la cessione, totale o parziale, dei contratti di affitto intestati all'azienda familiare preesistente a favore del richiedente e relativi a immobili in relazione ai quali il titolare o i soci dell'azienda cedente non siano proprietari o titolari di altro diritto reale.
7. L'insediamento avviene nei ventiquattro mesi precedenti alla data di presentazione della domanda di premio; l'inizio dell'insediamento coincide:
   a) con la data di apertura di partita IVA agricola per le imprese individuali;
   b) con la data di assunzione della carica di amministratore per le società di persone o socio amministratore, unico o delegato, per le società di capitali e cooperative.
8. Qualora l'insediamento abbia luogo in una azienda già oggetto di un precedente insediamento agevolato dalla misura 112 del PSR 2007-2013 o dalla sotto misura 6.1, accesso a Pacchetto o solo premio del PSR 2014-2020, il cui beneficiario risulti ancora nel corso del periodo vincolativo alla conduzione aziendale, il grado di responsabilità del nuovo insediato deve risultare condiviso equamente con il soggetto insediatosi precedentemente, equiparando questa situazione a quella in cui più giovani si insedino nella medesima azienda.

Articolo 7 Adeguate competenze professionali

1. Le adeguate competenze e conoscenze professionali in campo agricolo del giovane agricoltore sono comprovate, in alternativa, da una delle seguenti condizioni:
   a) diploma di perito agrario o agrotecnico oppure diploma di laurea, triennale o quinquennale, in campo agrario, forestale, naturalistico, ambientale o veterinario;
   b) corso di formazione della durata minima di centocinquanta ore, finalizzato all'acquisizione delle conoscenze e delle competenze relative alla gestione di un'impresa agricola e alle pratiche agricole rispettose dell'ambiente, al corretto uso dei fertilizzanti e all'applicazione delle norme obbligatorie in agricoltura, con attestazione di superamento di verifica finale.
2. Nel caso in cui il giovane non sia in possesso delle competenze e delle conoscenze professionali previste dal comma 1, tali competenze devono essere acquisite dal giovane entro trenta mesi dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 13, comma 2 oppure entro il termine di conclusione del piano aziendale, ove tale termine sia inferiore ai trenta mesi, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento (UE) 807/2014.

Articolo 8 Piano aziendale

1. Il piano aziendale (PA) redatto secondo l'allegato A), prevede la realizzazione di operazioni riferite, prevalentemente in termini di costo, all'attività-di produzione primaria e contiene, i seguenti elementi essenziali:
   a) la descrizione della situazione di partenza dell'azienda, coerente con quanto riportato a fascicolo aziendale, contenente l'orientamento produttivo, inclusa l'eventuale attività di allevamento e di trasformazione. Il PA

descrive inoltre, eventuali, attività di agriturismo o altre tipologie di attività extra agricole (non prevalenti in termini di costo rispetto al totale del PA), la situazione occupazionale, il personale assunto a tempo indeterminato, il volume d'affari ai fini IVA, gli sbocchi di mercato;
b) il progetto di impresa, con l'evidenza delle tappe essenziali per lo sviluppo dell'attività di produzione primaria dell'azienda e, se del caso, di trasformazione, commercializzazione o extra agricola, il mercato di riferimento, la strategia commerciale, l'integrazione con il territorio, l'organizzazione del ciclo produttivo ed aziendale nel suo complesso;
c) gli obiettivi e i risultati, valorizzati con specifici indicatori di risultati, che si intendono perseguire a seguito dell'attuazione del PA;
d) la dimensione economica dell'impresa, espressa in standard output, alla data di presentazione della domanda di premio e la dimensione economica che, presumibilmente, sarà raggiunta a conclusione del PA;
e) nel caso in cui sia prevista l'attuazione di operazioni finalizzate alla produzione primaria come definiti all'art. 2, comma 1, lettera g) e alla trasformazione di prodotti di cui all'allegato I del TFUE, indicazione, espressa in termini percentuali, della dimensione economica, in standard output, della produzione primaria interessata dalle operazioni di trasformazione rispetto alla dimensione economica aziendale, in standard output;
f) il settore produttivo prevalente dell'azienda, determinato sulla base dello standard output alla data di presentazione della domanda di premio;
g) la descrizione delle operazioni e degli interventi proposti, materiali e immateriali compresi quelli inerenti alla sostenibilità ambientale e all'efficienza delle risorse in attuazione del PA;
h) il costo complessivo previsto per l'attuazione del PA declinato per operazioni e interventi materiali e immateriali, distinto per operazioni finalizzate alla produzione, alla trasformazione o commercializzazione, alle eventuali attività extra agricole;
i) il piano finanziario;
j) un cronoprogramma di realizzazione delle operazioni programmate, declinate per interventi;
k) la descrizione della prevista situazione economica finale conseguente all'attuazione del PA, formulata sulla base di oggettive valutazioni e degli obiettivi e risultati che si intendono perseguire a seguito dell'attuazione del PA.

2. Il costo previsto per l'attuazione del PA, gli obiettivi e i risultati attesi, compresi gli indicatori fisici di cui al comma 1, lettere c) e h) sono verificati a conclusione del PA medesimo.
3. In caso di contestuale pluralità di insediamenti nella medesima azienda è presentato un unico PA che evidenzia l'apporto di ogni singolo giovane al progetto d'impresa.
4. A pena di inammissibilità della domanda di premio, il costo complessivo previsto per le operazioni previste nel piano aziendale, di cui al comma 1, lettera h), per l'avvio o lo sviluppo delle attività di produzione primaria, come definita all'articolo 2 comma 1 lettera g), deve essere almeno uguale al premio richiesto. Nel caso di insediamento di più giovani agricoltori nella stessa azienda, l'importo previsto nel PA per lo svolgimento delle attività di produzione primaria è pari almeno alla somma dei premi richiesti dai giovani agricoltori.

CAPO III CALCOLO DEL PREMIO

Articolo 9 Calcolo del premio

1. L'entità del premio di cui all'articolo 4 comma 1 è calcolata sulla base dei seguenti criteri tra loro cumulabili:

a) localizzazione della superficie agricola utilizzata (SAU) prevalente dell'azienda agricola neocostituita o in cui si insedia il giovane, nel rispetto dei seguenti parametri:
   1) euro 40.000,00 aree Natura 2000, parchi e riserve naturali di cui alla legge regionale 30 settembre 1996, n. 42 (Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali) e aree caratterizzate da svantaggi naturali di cui all'articolo 32, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 1305/2013 (allegato B);
   2) euro 30.000,00 in aree rurali C diverse da quelle di cui al punto 1);
   3) euro 20.000,00 in aree diverse da quelle di cui ai punti 1) e 2);

b) euro 30.000,00 per aziende agricole neo costituite o in cui si insedia il giovane, che soddisfano almeno una delle seguenti condizioni:
   1) la prevalenza dei prodotti aziendali è già certificata biologico, DOC, DOCG, DOP, IGP, IGT o AQUA;
   2) la produzione delle materie prime necessarie alla realizzazione dei prodotti di cui al numero 1) è prevalente ed è gestita secondo i relativi disciplinari;

3) il PA prevede il raggiungimento delle condizioni di cui al comma 1, lettera b) numeri 1) o 2) entro il termine di conclusione dello stesso.

2. Nel caso di insediamento di più giovani agricoltori di cui all'articolo 6, comma 5, il premio calcolato come previsto al comma 1, è concesso a ogni giovane insediato.

CAPO IV PROCEDIMENTO PER LA CONCESSIONE DEL PREMIO

Articolo 10 Modalità e termini di presentazione della domanda

1. Il beneficiario, dalla data della pubblicazione del presente bando sul Bollettino Ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ed entro il 30 giugno 2022, compila, sottoscrive con firma digitale e trasmette la domanda di premio in formato elettronico sul portale del Sistema informativo agricolo nazionale (SIAN), www.sian.it, corredata dalla documentazione di cui all'articolo 11.
2. Il termine di cui al comma 1 è prorogabile con decreto del direttore del Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura, da pubblicare sul Bollettino Ufficiale della Regione.
3. I beneficiari documentano la propria posizione mediante la costituzione o l'aggiornamento del fascicolo aziendale elettronico. Il mancato aggiornamento del fascicolo aziendale comporta l'inammissibilità al premio o della parte di esso in relazione alla quale il fascicolo aziendale non è stato aggiornato, fatta salva la possibilità di integrazione istruttoria ai sensi della legge regionale n. 7/2000.
4. Tutte le comunicazioni inerenti la domanda di premio e di pagamento avvengono esclusivamente via PEC.
5. Il beneficiario presenta a valere sul presente bando una sola domanda di premio. Le eventuali domande di premio successive alla prima non verranno ritenute ammissibili.

Articolo 11 Documentazione da allegare alla domanda di premio

1. Alla domanda di premio è allegata la seguente documentazione:
   a) Piano Aziendale di cui all'art. 8, redatto in conformità all'allegato A);
   b) dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa dal richiedente ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 445/2000, attestante il possesso dei requisiti di ammissibilità di cui all'art. 5 e in particolare:
      1) di non aver assunto precedentemente al primo insediamento responsabilità o corresponsabilità civile e fiscale nella gestione di un'azienda agricola;
      2) che la nuova azienda, in cui il giovane si insedia, non deriva dal frazionamento di un'azienda familiare preesistente i cui titolari o soci sono parenti entro il primo grado del richiedente;
      3) di essere agricoltore in attività ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (UE) 1307/2013, nel caso in cui il beneficiario sia già in possesso del requisito;
      4) di insediarsi in un'azienda classificabile come piccola impresa o microimpresa, come definite dall'articolo 2, comma 1 lettere e) e f);
   c) dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa dal richiedente ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 445/2000, attestante la partecipazione ad Organizzazioni di Produttori riconosciute o a cooperative o a consorzi di tutela del prodotto attinenti al settore produttivo dell'azienda. Per ciascuna OP, cooperativa o consorzio il beneficiario indica i relativi riferimenti e il CUAA;
   d) dichiarazione di inizio attività ai fini IVA;
   e) copia dell'attestato di partecipazione al corso di formazione della durata minima di 150 ore o dichiarazione sostituiva di certificazione relativa al possesso del titolo di studio di cui all'articolo 7, comma 1, con indicazione dell'istituto e dell'anno di conseguimento o dichiarazione di impegno ad acquistare le adeguate competenze professionali entro il termine previsto dall'articolo 7, comma 2;
   f) copia dell'eventuale certificazione biologica;
   g) copia di eventuali certificazioni volontarie o copia della richiesta di adesione alla certificazione volontaria;
   h) eventuali copie di disciplinari interni di produzione;
   i) per aziende di produzione che aderiscono ai regimi di qualità di cui all'articolo 16, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (UE) 1305/2013, dichiarazione del trasformatore attestante che il prodotto conferito è conforme ai requisiti del disciplinare di qualità;
   j) eventuale copia della documentazione, indicata all'articolo 15, comma 2, attestante l'avvio del PA.
   l) ai fini della verifica del requisito di cui all'articolo 6, comma 6, dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa dal richiedente ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 445/2000, contenente nomi, luogo e data di nascita dei parenti entro il primo grado;

2. Il PA di cui al comma 1 lettera a) è allegato, a pena di inammissibilità, alla domanda di premio.

Articolo 12 Criteri di selezione e priorità

1 I premi sono concessi con il procedimento valutativo a graduatoria, ai sensi dell'articolo 36, comma 2 della legge regionale 20 marzo 2000 n. 7.
2. Ai fini della formazione della graduatoria di cui all'articolo 14, sono applicati i criteri di selezione descritti nell'allegato C) al presente bando.
3. Il punteggio massimo assegnabile è pari a 100 punti. La domanda che non raggiunge il punteggio minimo di 34 punti non è ammessa a finanziamento.
4. In caso di parità di punteggio tra due o più domande il criterio di priorità è individuato nella minore età del giovane, in caso di ulteriore parità, nel genere femminile e, in caso di ulteriore parità, nella domanda con costo inferiore.
5. Ai fini dell'applicazione del criterio di selezione di cui all'allegato C) punto D) Obiettivi del Piano aziendale, lo standard output derivante dalla produzione primaria interessata dalle operazioni di trasformazione o commercializzazione costituisce almeno il 10% dello standard output aziendale.

Articolo 13 Istruttoria della domanda e concessione del premio

1. L'Ufficio attuatore, entro novanta giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle domande di premio, svolge l'istruttoria delle stesse, adotta il provvedimento di approvazione della graduatoria, lo trasmette in copia alla Struttura responsabile e all'Autorità di gestione e lo pubblica sul BUR.
2. L'ufficio attuatore, entro trenta giorni dalla data di approvazione della graduatoria, con proprio provvedimento, concede il premio di cui all'articolo 9 e lo comunica al beneficiario.

Articolo 14 Graduatoria

1. La graduatoria ha validità di due anni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

CAPO V ATTUAZIONE

Articolo 15 Avvio e attuazione del Piano aziendale

1 Il PA può essere avviato successivamente alla data dell'insediamento e comunque, a pena di revoca del provvedimento di concessione, entro nove mesi dalla data del provvedimento medesimo.
2. Ai fini della verifica del rispetto del termine di cui al comma 1 fa fede la data più favorevole tra le seguenti:
   a) per operazioni in beni mobili o immateriali: la data dell'ordine, della conferma di acquisto, del documento di trasporto (DDT), della fattura accompagnatoria o della fattura relativa ad eventuali acconti o anticipi;
   b) per operazioni in beni immobili: la data di inizio attività protocollata in arrivo dal Comune competente o la data delle autorizzazioni o delle comunicazioni previste dalla normativa vigente;
   c) altra documentazione utile alla verifica dell'avvio di almeno una delle attività previste nel Piano aziendale.
3. Il beneficiario trasmette all'Ufficio attuatore, entro trenta giorni dall'avvio del PA, la documentazione di cui al comma 2 qualora non sia già stata allegata alla domanda di premio.
4. Il PA è completamente attuato, a pena di revoca del provvedimento di concessione del premio, entro 18 mesi dalla data del provvedimento medesimo, fatta salva la concessione di eventuali proroghe ai sensi dell'articolo 16.
5. Ai fini della verifica di cui al comma 4, il PA è completamente attuato a conclusione di tutte le attività, operazioni, interventi e obiettivi previsti dal Piano medesimo tenuto, altresì, conto del raggiungimento degli indicatori di risultato ivi indicati.
6. Al fine di consentire il controllo della corretta attuazione del piano, il beneficiario è obbligato a conservare e a tenere a disposizione tutta la documentazione amministrativa e contabile probante la realizzazione delle attività previste nel Piano e indicata all'articolo 18.

Articolo 16 Proroghe

1. Il termine di cui all'articolo 15, comma 4, è prorogabile su richiesta del beneficiario, da presentarsi all'ufficio attuatore entro la data di scadenza del termine di conclusione, in caso di motivi imprevisti o imprevedibili, non imputabili al beneficiario, purché adeguatamente documentati.
2. L'Ufficio attuatore concede la proroga di cui al comma 1, tenuto conto dell'avanzamento degli obiettivi di risultato, fino ad un massimo di 6 mesi non cumulabili.

3. L’Ufficio attuatore con proprio provvedimento concede la proroga di cui al comma 1, entro trenta giorni dalla richiesta e lo comunica al beneficiario.

Articolo 17 Varianti

1. Sono varianti della domanda di premio:
    a) le modifiche collegate alla determinazione, solo in riduzione, del premio di cui all’articolo 9;
    b) le modifiche collegate al PA e relative al costo, agli obiettivi e ai risultati attesi, compresi gli indicatori fisici di risultato ivi indicati.
2. Le richieste di variante di cui al comma 1, sono presentate dal beneficiario all’Ufficio attuatore contestualmente alla presentazione della domanda di pagamento a saldo del premio, e sono corredate da una dettagliata relazione, datata e firmata dal beneficiario, contenente:
    a) motivazioni e dettagliata descrizione della variante;
    b) quadro di raffronto tra operazioni programmate e di variante;
    c) quadro economico di raffronto tra costi programmati e di variante;
    d) quadro di raffronto tra obiettivi e risultati programmati e di variante;
    e) nuovo cronoprogramma;
    f) eventuale rideterminazione, in diminuzione, del premio concesso;
    g) Piano aziendale modificato a seguito della variante proposta o eseguita.
3. L’ufficio attuatore, entro il termine previsto dall’articolo 20, esegue l’istruttoria della domanda di variante e la approva contestualmente all’istruttoria della domanda di pagamento a saldo.
4. Non sono approvate le varianti che comportano:
    a) il venire meno dei requisiti di ammissibilità del beneficiario, dell’azienda in cui si è insediato e delle condizioni che permettono il raggiungimento degli obiettivi e dei risultati indicati nel Piano aziendale;
    b) la riduzione del punteggio assegnato per l’ammissibilità a finanziamento;
    c) una riduzione del costo del Piano aziendale, correlato alle operazioni inerenti alla produzione primaria, in misura inferiore al premio concesso.
5. L’esecuzione di varianti di cui al comma precedente comporta la decadenza dal premio.
6. La variante non comporta in nessun caso un aumento del premio.

CAPO VI RENDICONTAZIONE E LIQUIDAZIONE

Articolo 18 Costo del Piano aziendale

1. La documentazione probante le attività realizzate in attuazione del PA deve essere conservata e resa disponibile dal beneficiario per la verifica del costo sostenuto a rendiconto e dei controlli amministrativi a dimostrazione di quanto realizzato e dichiarato.
2. I costi sostenuti in attuazione del PA dall’azienda in cui il giovane si è insediato, ai fini della verifica di quanto disposto dall’articolo 8, commi 2 e 3, sono comprovati da fatture o altra equipollente documentazione fiscale. Ai fini della dimostrazione dell’avvenuto pagamento, è ritenuta ammissibile la seguente documentazione:
    a) Bonifico o ricevuta bancaria (Riba). Il beneficiario deve produrre la ricevuta del bonifico, la Riba o altra documentazione equiparabile, con riferimento a ciascun documento di spesa rendicontato. Nel caso in cui il bonifico sia disposto tramite “home banking”, il beneficiario è tenuto a produrre la stampa dell’operazione dalla quale risulti la data ed il numero della transazione eseguita, oltre alla descrizione della causale dell’operazione a cui la stessa fa riferimento.
    b) Assegno. L’assegno deve essere sempre emesso con la dicitura “non trasferibile”, il beneficiario deve trasmettere l’originale dell’estratto conto rilasciato dall’istituto di credito di appoggio riferito all’assegno con il quale è stato effettuato il pagamento e la fotocopia dell’assegno emesso. Nel caso di pagamenti effettuati con assegni circolari o bancari, il beneficiario trasmette anche copia della "traenza" del pertinente titolo rilasciata dall'istituto di credito.
    c) Carta di credito o bancomat. Il beneficiario deve trasmettere l’originale dell’estratto conto rilasciato dall’istituto di credito di appoggio riferito all’operazione con il quale è stato effettuato il pagamento. Non sono ammessi pagamenti tramite carte prepagate.
    d) Bollettino postale effettuato tramite conto corrente postale. Il beneficiario deve trasmettere la copia della ricevuta del bollettino, unitamente all’estratto conto in originale. Nello spazio della causale devono essere riportati i dati identificativi del documento di spesa di cui si dimostra il pagamento, quali nome del destinatario del pagamento, numero e data della fattura pagata, tipo di pagamento (acconto o saldo).

e) Vaglia postale. Il pagamento è ammesso a condizione che sia effettuato tramite conto corrente postale e sia documentato dalla copia della ricevuta del vaglia postale e dall'estratto del conto corrente in originale. Nello spazio della causale devono essere riportati i dati identificativi del documento di spesa di cui si dimostra il pagamento, quali nome del destinatario del pagamento, numero e data della fattura pagata, tipo di pagamento (acconto o saldo).
f) MAV (bollettino di Pagamento Mediante Avviso). Tale forma è un servizio di pagamento effettuato mediante un bollettino che contiene le informazioni necessarie alla banca del creditore (banca assuntrice) e al creditore stesso per la riconciliazione del pagamento. Esso viene inviato al debitore, che lo utilizza per effettuare il pagamento presso la propria banca (banca esattrice). Il beneficiario trasmette l'originale del MAV.
g) Pagamenti effettuati tramite il modello F24 relativo ai contributi previdenziali, ritenute fiscali e oneri sociali. Il beneficiario trasmette copia del modello F24 con la ricevuta dell'Agenzia delle Entrate relativa al pagamento o alla accertata compensazione o il timbro dell'ente accettante il pagamento (Banca, Poste).

3. La fattura o altra equipollente documentazione fiscale presentata ai fini della realizzazione del PA indica:
   a) l'oggetto dell'acquisto o i lavori eseguiti e il relativo costo;
   b) il numero seriale o di matricola, in funzione della tipologia del bene.
4. Non sono ammessi pagamenti in contanti o tramite carte prepagate. Sono riconosciuti esclusivamente i costi sostenuti tramite conto corrente o postale intestato all'azienda in cui il giovane si è insediato.
5. Nel caso in cui il costo per l'attuazione del Piano risulti inferiore al premio concesso, il premio è revocato integralmente e l'acconto già liquidato è recuperato.

Articolo 19 Liquidazione dell'acconto del premio

1. Il premio è liquidato in due rate previa presentazione da parte del giovane di una domanda di pagamento di acconto e di una domanda di pagamento a saldo.
2. La domanda di pagamento dell'acconto, pari al 70% del premio, è presentata dal beneficiario in formato elettronico sul SIAN successivamente alla concessione del premio di cui all'articolo 9.
3. L'ufficio attuatore entro sessanta giorni dalla data di presentazione della domanda di pagamento dell'acconto esegue l'istruttoria e i controlli di ammissibilità e rendicontazione della domanda medesima.
4. Ai fini dell'istruttoria e del controllo di cui al comma 3, l'ufficio attuatore, in attuazione dell'articolo 48, paragrafo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 809/2014, effettua almeno una visita sul luogo dell'operazione finanziata, fatta salva la decisione di non effettuare tale visita per le seguenti ragioni riportate nel provvedimento di liquidazione dell'aiuto:
   a) l'operazione è compresa nel campione selezionato per il controllo in loco di cui al comma 5;
   b) l'ufficio attuatore ritiene, motivandolo, che vi sia un rischio limitato di mancato rispetto dei requisiti di ammissibilità o di mancata realizzazione dell'operazione.
5. A seguito dell'istruttoria e dei controlli di cui ai commi 3 e 4, l'organismo pagatore, o l'eventuale soggetto delegato svolge a campione i controlli in loco, ai sensi degli articoli 49, 51 e 53 del regolamento di esecuzione (UE) 809/2014, entro 45 (quarantacinque) giorni a decorrere dalla data del campionamento.
6. In pendenza dei controlli di cui al comma 5 i termini del procedimento sono sospesi ai sensi della Legge 241/1990.
7. Sulla base delle istruttorie e dei controlli svolti ai sensi dei commi da 3 a 6, l'ufficio attuatore, entro novanta giorni dalla presentazione della domanda di pagamento dell'acconto:
   a) predispone il provvedimento con il quale propone, attraverso l'Autorità di Gestione, all'organismo pagatore la liquidazione, per le domande di pagamento ritenute ammissibili, del premio indicando, per ciascuna di esse l'importo del premio;
   b) adotta il provvedimento di rigetto delle domande di pagamento ritenute non ammissibili previa comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento.
8. Entro venti giorni dal ricevimento del provvedimento di cui al comma 7, lettera a), l'Autorità di gestione trasmette all'Organismo pagatore le proposte di liquidazione.

Articolo 20 Liquidazione del saldo del premio

1. La liquidazione del saldo del premio concesso avviene ad avvenuta completa attuazione del Piano Aziendale di cui all'articolo 8.

2. La domanda di pagamento del saldo del premio è presentata dal beneficiario, in formato elettronico sul SIAN, entro il termine fissato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 13, comma 2, ed è corredata della seguente documentazione:
   a) dichiarazione del beneficiario attestante la completa attuazione del PA;
   b) relazione conclusiva contenente:
      1. dettagliata descrizione dell'attività svolta;
      2. dimostrazione di come gli obiettivi e risultati prefissati sono stati conseguiti;
      3. quadro economico a rendiconto delle attività svolte;
      4. dimensione economica espressa in standard output;
   c) eventuale copia dell'attestato di frequenza del corso di centocinquanta ore di cui all'articolo 7, comma 1, lettera b) oppure dichiarazione sostitutiva di certificazione relativa al possesso del titolo di studio di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a) con indicazione dell'Istituto e dell'anno di conseguimento, se non già allegato alla domanda di premio;
   d) copia degli eventuali certificati comprovanti l'adesione ai regimi di qualità di cui alla lettera C) "Miglioramento della qualità delle produzioni" dell'allegato B) al presente bando;
   e) eventuale documentazione necessaria per verificare i punteggi assegnati in sede di applicazione dei criteri di selezione nei casi in cui la loro verifica sia fatta in fase di liquidazione;
   f) documentazione atta a dimostrare il raggiungimento degli obiettivi fissati nel PA e degli indicatori fisici di risultato ivi indicati;
   g) fatture o altra equipollente documentazione e relative quietanze, emesse a nome dell'azienda agricola in cui il giovane si è insediato, attestanti le spese sostenute per la realizzazione del Piano aziendale.
3. Ai fini dell'istruttoria della domanda di pagamento a saldo e della liquidazione del premio si applicano i commi da 3 a 8 dell'articolo 19.

Articolo 21 Divieto di pluricontribuzione

1. In relazione al premio di cui al presente bando, il giovane agricoltore non può beneficiare di alcun altro premio pubblico, in conformità a quanto disposto dall'articolo 30 del regolamento (UE) n. 1306/2013 e dall'articolo 48 del regolamento (UE) n. 809/2014.

Articolo 22 Impegni essenziali

1. Gli impegni essenziali a carico del beneficiario sono individuati con deliberazione della Giunta regionale n. 1623 di data 1 settembre 2017, la quale riporta anche le relative modalità di controllo.
2. Alla tipologia di intervento 6.1.1 di cui al presente bando non si applica l'impegno essenziale a.5 di cui alla DGR 1623/2017; l'impegno essenziale a.3 di cui alla succitata DGR 1623/2017, è verificato alla data di presentazione della domanda di pagamento del saldo del premio.
3. Oltre agli impegni di cui al comma 1, sono previsti a carico del beneficiario i seguenti impegni essenziali:
   a) acquisire, se non già possedute alla data di presentazione della domanda di premio, le adeguate competenze professionali di cui all'articolo 7 entro il termine fissato all'articolo 7, comma 2;
   b) acquisire, se non già posseduta alla data di presentazione della domanda di premio, la qualifica di agricoltore in attività entro diciotto mesi dalla data del provvedimento di concessione di cui all'articolo 13;
   c) possedere se non già posseduti alla data di presentazione della domanda di premio, i requisiti per la certificazione attestante la qualifica di IAP, entro il termine fissato per la conclusione del PA;
   d) sostenere un costo per l'attuazione del PA non inferiore al premio concesso;
   e) condurre l'azienda in qualità di capo azienda per almeno un anno decorrente dalla data di liquidazione del saldo.
4. Le modalità di controllo degli impegni di cui al comma 3 sono indicate nell'allegato D) del presente bando.
5. Il mancato rispetto degli impegni di cui ai commi 1 e 3 comporta la decadenza dal premio. L'ufficio attuatore revoca il provvedimento di concessione e provvede al recupero delle somme eventualmente già liquidate.
6. Il beneficiario è tenuto alla restituzione dei fondi indebitamente ricevuti.

Articolo 23 Impegni accessori

1. Gli impegni accessori a carico del beneficiario sono individuati con deliberazione della Giunta regionale n. 1623 di data 1 settembre 2017, la quale riporta anche le relative modalità di controllo.
2. Alla tipologia di intervento 6.1.1 di cui al presente bando non si applicano gli impegni accessori b.1, b2 e b.4 di cui alla DGR 1623/2017.

3. Il mancato rispetto degli impegni di cui al comma 1 comporta la riduzione graduale dal premio. L'ufficio attuatore revoca parzialmente il provvedimento di concessione e provvede al recupero delle somme eventualmente già liquidate.
4. Il beneficiario è tenuto alla restituzione dei fondi indebitamente ricevuti.

Articolo 24 Ritiro della domanda di premio, di pagamento e delle dichiarazioni

1. Una domanda di premio o di pagamento o una dichiarazione può essere ritirata in tutto o in parte, in qualsiasi momento.
2. Il beneficiario presenta la domanda di ritiro in formato elettronico sul SIAN.
3. L'Ufficio attuatore prende atto, con proprio provvedimento, del ritiro di cui al comma 1.
4. Non è ammesso il ritiro della domanda di premio, di pagamento o di una dichiarazione se il beneficiario è già stato informato:
   a) che sono state riscontrate inadempienze nei documenti di cui al comma 1;
   b) che è stata comunicata l'intenzione di svolgere un controllo in loco;
   c) che dal controllo in loco effettuato sono emerse delle inadempienze imputabili al beneficiario.

Articolo 25 Errori palesi

1. Le domande di premio e di pagamento, nonché gli eventuali documenti giustificativi possono essere corretti e adeguati in qualsiasi momento dopo essere stati presentati in caso di errori palesi, riconosciuti tali dall'ufficio attuatore sulla base di una valutazione complessiva del caso particolare e purché il beneficiario abbia agito in buona fede.
2. Sono errori palesi quelli che:
   a) attengono al mero errore materiale di compilazione delle domande o dei suoi allegati, la cui evidenza scaturisce dall'esame della documentazione presentata;
   b) possono essere individuati agevolmente durante un controllo amministrativo delle informazioni indicate nei documenti di cui alla lettera a) anche sulla base di atti, elenchi o altra documentazione in possesso dell'ufficio attuatore o dell'Organismo pagatore.
3. La correzione degli errori di cui al comma 2 avviene con atto dell'ufficio attuatore su richiesta del beneficiario, anche a seguito di indicazione dell'ufficio attuatore stesso.

Articolo 26 Revoca del premio

1. In caso di mancato rispetto degli impegni di cui agli articoli 22 e 23, l'ufficio attuatore avvia il procedimento di revoca totale o parziale del premio e lo comunica al beneficiario.
2. L'Ufficio attuatore trasmette al beneficiario e alla struttura responsabile il provvedimento di revoca di cui al comma 1 entro quindici giorni dalla sua adozione. Gli importi indebitamente percepiti sono recuperati ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) n. 809/2014, nel rispetto delle indicazioni fornite dall'Organismo pagatore e, per quanto non previsto, ai sensi degli articoli 49 e 50 della legge regionale 7/2000.

Articolo 27 Cause di forza maggiore e circostanze eccezionali

1. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1306/2013 si considerano cause di forza maggiore e circostanze eccezionali in particolare i seguenti casi:
   a) il decesso del beneficiario;
   b) l'incapacità professionale di lunga durata del beneficiario;
   c) una calamità naturale grave che colpisce seriamente l'azienda;
   d) la distruzione fortuita dei fabbricati aziendali adibiti all'attività;
   e) l'esproprio della totalità o di una parte consistente dell'azienda se tale esproprio non poteva essere previsto alla data di presentazione della domanda.
2. Il beneficiario comunica all'ufficio attuatore i casi di forza maggiore e le circostanze eccezionali, allegando la relativa documentazione, entro quindici giorni lavorativi dalla data in cui è in condizione di farlo.
3. Con riferimento alle fattispecie di cui al comma 1, il rimborso del premio concesso e l'applicazione delle sanzioni amministrative sono disciplinati dall'articolo 4 del regolamento (UE) n. 640/2014.

Articolo 28 Controlli ex post

1. L'ufficio attuatore, successivamente alla liquidazione del saldo, effettua adeguati controlli per verificare il rispetto dell'impegno di cui all'articolo 22, comma 3, lettera e).

CAPO VII DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 29 - Disposizioni di rinvio

1. Per quanto non previsto dalle disposizioni del presente bando si applicano la normativa europea e nazionale in materia di sostegno allo sviluppo rurale, il PSR 2014-2020, la legge n. 241/90, la legge regionale 7/2000 e il Regolamento di attuazione.

Articolo 30 - Trattamento dei dati personali

1. Il trattamento dei dati personali avviene nel rispetto di quanto previsto dal regolamento (UE) 2016/679 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati) e dall'all'articolo 86 del regolamento (UE) n. 1305/2013.

Articolo 31 - Monitoraggio

1. A norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) n. 1305/2013, i beneficiari degli aiuti si impegnano a comunicare all'Autorità di gestione o a valutatori designati o ad altri organismi delegati ad espletare funzioni per conto dell'Autorità di gestione, tutte le informazioni necessarie per consentire il monitoraggio e la valutazione del Programma, in particolare a fronte degli obiettivi e delle priorità prestabiliti.

Articolo 32 - Informazioni

1. Ulteriori informazioni relative al presente bando possono essere richieste al Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura, a Luciana Bulfone, telefono 0432 555222, email sviluppoorurale@regione.fvg.it, PEC sviluppoorurale@certregione.fvg.it.
2. Copia integrale del presente bando e dei relativi allegati sono disponibili sul sito web della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia: www.regione.fvg.it.

ALLEGATO A) (riferito all'articolo 8)

PIANO AZIENDALE collegato all'insediamento di giovane/i agricoltore/i

Quanto indicato nel presente PA sarà oggetto di verifica anche a conclusione del Piano con particolare riferimento agli obiettivi indicati

RIFERIMENTI DELL'AZIENDA AGRICOLA

Ragione sociale, forma giuridica			
Sede legale		CAP Città (Provincia)	
Sede operativa		CAP Città (Provincia)	
Partita IVA/Codice fiscale		email	
Indirizzo di Posta elettronica certificata		Telefono/Fax	
Capo azienda			

SITUAZIONE DI PARTENZA DELL'AZIENDA (dati coerenti con fascicolo aziendale aggiornato e con BdN – Anagrafe zootecnica)

ORIENTAMENTO PRODUTTIVO	Codice OTE
E' svolta attività di allevamento	SI ☐ NO ☐ riportare sintetica descrizione
E' svolta attività di trasformazione	SI ☐ NO ☐ riportare sintetica descrizione
E' svolta attività di agriturismo	SI ☐ NO ☐ riportare sintetica descrizione

<table>
<tr><td>Sono svolte altre attività</td><td colspan="2">SI ☐ NO ☐ riportare sintetica descrizione</td></tr>
<tr><td>Numero occupati</td><td>Lavoratori autonomi n.</td><td>Dipendenti O.T.I n.</td></tr>
<tr><td>Volume d’affari in base a Dich.ne IVA</td><td colspan="2">euro</td></tr>
<tr><td>Sbocchi di mercato</td><td colspan="2">☐ conferimento alla cooperazione, per il prodotto
☐ soccida, per il prodotto
☐ conferimento all’agroindustria, per il prodotto
☐ canali aziendali di commercializzazione anche mediante intermediari, per il prodotto
☐ vendita diretta in azienda, per il prodotto
☐ altro</td></tr>
</table>

DIMENSIONE ECONOMICA DELL’AZIENDA (espressa in standard output, come da modello predisposto da ISMEA – Istituto di servizi per il Mercato Agricolo Alimentare, utilizzando l'applicazione WEB raggiungibile al link https://rica.crea.gov.it/APP/classce_lite/secondo le modalità stabilite dalla D.G.R.)

Alla data di presentazione della domanda	Presunto alla data di conclusione del piano
Valore S.O pari ad euro	Valore S.O pari ad euro

SETTORE PRODUTTIVO PREVALENTE (espressa in standard output, alla data di presentazione della domanda di sostegno)

<table>
<tr><td>Valore S.O totale euro</td><td></td></tr>
<tr><td>Valore S.O prevalente euro</td><td>Corrispondente al settore
☐ Lattiero caseario e zootecnica da latte
☐ Zootecnia da carne e apicoltura esclusi gli allevamenti di ovaiole
☐ Colture pregiate (comprende frutticoltura, orticoltura, floricoltura, olivicoltura, vitivinicoltura e vivaismo viticolo)
☐ Cereali proteoleaginose
☐ Altri settori</td></tr>
</table>

PROGETTO D'IMPRESA

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITA' (descrivere le attività programmate)

OBIETTIVI DEL PIANO AZIENDALE (soggetti a verifica a conclusione del Piano)

OBIETTIVI collegati alla certificazione biologica di cui all'articolo 16, comma 1, lettera a) del regolamento (UE) 1305/2013

☐ avvio dell'ottenimento di produzioni biologiche ottenendo l'iscrizione all'elenco regionale dei ☐ produttori biologici e/o ☐ dei preparatori biologici

☐ miglioramento o potenziamento di produzioni biologiche mantenendo l'iscrizione all'elenco regionale dei ☐ produttori biologici e/o ☐ dei preparatori biologici

☐ L'azienda è in possesso di certificazione: specificare	
☐ L'azienda non è in possesso di certificazione e si impegna ad ottenerla:	
Descrizione delle tappe essenziali:	
Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi	
Descrizione operazioni e interventi	**Costo previsto al netto dell'IVA**
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVI collegati all'adesione a regimi di qualità di cui all'articolo 16, comma 1, lettera a) del regolamento (UE) 1305/2013 escluse le certificazioni biologiche

☐ Avvio dell'ottenimento di prodotti o di produzioni di base idonee all'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono di qualità ai sensi dei seguenti regolamenti: Regolamento (UE) n. 1151/2012 – DOP DOC, DOCG, IGT IGP, SGT, Prodotti di

montagna; DOP Regolamento (UE) n. 665/2014; D. Lgs 61/2010, Regolamento (CE) n. 110/2008; Regolamento (CEE) n. 1601/91 come sostituito dal regolamento (UE) n.251/2014; Regolamento (UE) n. 1308/2013.

☐ Miglioramento o potenziamento dell'ottenimento di prodotti o di produzioni di base idonee all'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono di qualità ai sensi dei seguenti regolamenti: Regolamento (UE) n. 1151/2012 – DOP DOC, DOCG, IGT IGP, SGT, Prodotti di montagna; DOP Regolamento (UE) n. 665/2014; D. Lgs 61/2010, Regolamento (CE) n. 110/2008; Regolamento (CEE) n. 1601/91 come sostituito dal regolamento (UE) n.251/2014; Regolamento (UE) n. 1308/2013.

☐ L'azienda è in possesso di certificazione: specificare	
☐ L'azienda non è in possesso di certificazione e si impegna ad ottenerla:	
Descrizione delle tappe essenziali:	
Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi	
Descrizione operazioni e interventi	**Costo previsto al netto dell'IVA**
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVI collegati all'adesione a regimi di qualità di cui all'articolo 16, comma 1, lettera b) del regolamento (UE) 1305/2013 IMPEGNO FINANZIARIO: come da informazioni sottoriportate in relazione agli obiettivi prefissatili costo sostenuto a conclusione del progetto sarà è ≥ al premio richiesto

☐ Avvio dell'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono a marchio AQUA di cui alla L.r. n.21/2002.

☐ Miglioramento o potenziamento dell'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono a marchio AQUA di cui alla L.r. n.21/2002.

☐ L'azienda è in possesso di certificazione: specificare

☐ L'azienda non è in possesso di certificazione e si impegna ad ottenerla:

Descrizione delle tappe essenziali:

Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi

Descrizione operazioni e interventi	Costo previsto al netto dell'IVA
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVI collegati alle certificazioni volontarie ambientali di cui all'articolo 16, comma 1, lettera c) del regolamento (UE) 1305/2013

☐ avvio dell'ottenimento di prodotti/processi che aderiscono al seguente disciplinare di certificazione ambientale: Legge n. 4/2011, articolo 2, comma 3 -Produzione integrata

☐ miglioramento o potenziamento di prodotti/processi che aderiscono al seguente disciplinare di certificazione ambientale: Legge n. 4/2011, articolo 2, comma 3 - Produzione integrata

☐ L'azienda è in possesso di certificazione: specificare

☐ L'azienda non è in possesso di certificazione e si impegna ad ottenerla:

Descrizione delle tappe essenziali:

Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi

Descrizione operazioni e interventi	Costo previsto al netto dell'IVA
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVI collegati all'adesione ad altre certificazioni volontarie di cui all'articolo 16, comma 1, lettera c) del regolamento (UE) 1305/2013

☐ Avvio, di prodotti/processi che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, aderiscono ai seguenti disciplinari di certificazione volontarie : –Decreto ministeriale 4 marzo 2011, n. 4337, articolo 7 – Sistema di qualità nazionale zootecnica; •FSSC 22000 – Food Safety Systems; •ISO 22000 (FSM – Sistema di gestione per la sicurezza degli alimenti); •ISO 22005:2007 "Traceability in the feed and food chain – General principles and basic requirements for system design and implementation" - Rintracciabilità di filiera; ISO 14001,•EMAS •BRC – British Retailer Consortium – Global Food Standard; •IFS – International Food Standard •GLOBALGAP (ex EUREPGAP).

☐ miglioramento o al potenziamento di prodotti/processi che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, aderiscono ai seguenti disciplinari di certificazione volontarie : –Decreto ministeriale 4 marzo 2011, n. 4337, articolo 7 – Sistema di qualità nazionale zootecnica; •FSSC 22000 – Food Safety Systems; •ISO 22000 (FSM – Sistema di gestione per la sicurezza degli alimenti); •ISO 22005:2007 "Traceability in the feed and food chain – General principles and basic requirements for system design and implementation" - Rintracciabilità di filiera; ISO 14001•EMAS •BRC – British Retailer Consortium – Global Food Standard; •IFS – International Food Standard •GLOBALGAP (ex EUREPGAP).

☐ L'azienda è in possesso di certificazione: specificare	
☐ L'azienda non è in possesso di certificazione e si impegna ad ottenerla:	
Descrizione delle tappe essenziali:	
Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi	
Descrizione operazioni e interventi	**Costo previsto al netto dell'IVA**
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVI COLLEGATI CON L'ATTIVITA' DELL'AZIENDA

Il Piano aziendale ☐ prevede contestualmente ☐ non prevede l'attuazione di operazioni finalizzate a produzione primaria e trasformazione o commercializzazione di prodotti allegato I.

In caso affermativo, INCIDENZA TRASFORMAZIONE/COMMERCIALIZZAZIONE rispetto a standard output totale ☐ iniziale o ☐ previsionale:

Breve descrizione (prodotto di base e prodotto trasformato/commercializzato:

a. Valore S.O totale euro	
b. Valore S.O relativo a produzione primaria destinata a trasformazione/commercializzazione euro (dettaglio riportato a lato)	Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Coltura PS totale Totale PS VEGETALE finalizzata a trasformazione Specie/categoria animale PS totale Specie/categoria animale PS totale Specie/categoria animale PS totale Specie/categoria animale PS totale Totale PS ANIMALE finalizzata a trasformazione
c. Rapporto b/a pari a > 10%	La produzione primaria interessata costituisce almeno il 10% delle produzioni che compongono lo S.O. aziendale

Descrizione delle tappe essenziali:	
Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi	
Descrizione operazioni e interventi	**Costo previsto al netto dell'IVA**
COSTO TOTALE PREVISTO	

OBIETTIVO MIGLIORAMENTO DELLO STANDARD OUTPUT

☐ E' previsto il miglioramento dello Standard Output alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo	
Valore standard output iniziale: euro	
Valore standard output finale: euro	
L'aumento di standard output è coerente con il progetto e dovuto a: ☐ aumento di superficie aziendale Dettaglio ☐ variazioni colturali diverse dal normale avvicendamento colturale Dettaglio ☐ aumento strutturale del carico di bestiame Dettaglio ☐ altro ricavato da informazioni oggettive e pertinenti Dettaglio	

OBIETTIVO DIVERSIFICAZIONE DELL'ATTIVITA' AGRICOLA

☐ Il progetto prevede l'avvio, successivamente alla data della domanda di sostegno, di forme di diversificazione in:
☐ attività agrituristica (a saldo verifica della comunicazione di inizio attività)
☐ vendita di energia prodotto da FER (a saldo verifica del contratto o documento equipollente inerente la vendita di energia da FER).

☐ in fattoria didattica successivamente alla data della domanda di sostegno, di forme di diversificazione	
☐ in fattoria sociale (a saldo verifica del riconoscimento dell'attività di fattoria didattica o sociale ai sensi della normativa di riferimento).	
☐ altre attività (specificare quali e normativa di riferimento)	
Descrizione della tappe essenziali:	
Descrizione delle operazioni e degli interventi proposti e indicazione dei relativi costi	
Descrizione operazioni e interventi	**Costo previsto al netto dell'IVA**

COSTO TOTALE PREVISTO	

PIANO FINANZIARIO RASSUNTIVO E COPERTURA FINAZIARIA

La sezione, con riferimento alle attività previste e indicate nelle tabelle che precedono, deve contenere i costi previsti.

OBIETTIVO	COSTO PREVISTO AL NETTO DELL'IVA

Copertura finanziaria (indicare nella sezione se sono state presentate domande di sostegno a valere sul PSR 2014-2020)

CRONOPROGRAMMA

La sezione, con riferimento alle attività previste e indicate nella tabella che precede, deve contenere le tempistiche di attuazione su base annuale e semestrale

SITUAZIONE AL TERMINE DEL PERIODO DI REALIZZAZIONE DLE PIANO

La sezione, in funzione delle attività programmate, deve contenere la descrizione degli effetti e dei risultati attesi al termine del periodo del Piano.

La descrizione dei risultati attesi richiama gli indicatori fisici, valorizzati nelle tabelle che precedono, per la valutazione percentuale del raggiungimento dei risultati e degli obiettivi

Data
FIRMA DEL CAPO AZIENDA

ALLEGATO B)

AREE SVANTAGGIATE DI CUI ALL'ARTICOLO 32 DEL REGOLAMENTO (UE) 1305/2013

Le zone soggette a vincoli naturali o altri vincoli specifici di cui all'articolo 32 del regolamento (UE)1305/2015 sono le zone montane sotto elencate.

ELENCO DEI COMUNI SVANTAGGIATI

Provincia di Trieste		
Duino-Aurisina	San Dorligo della Valle (P)	Trieste (P)
Monrupino	Sgonico	
Provincia di Udine		
Amaro	Lauco	Rigolato
Ampezzo	Ligosullo	San Leonardo
Arta Terme	Lusevera	San Pietro al Natisone
Artegna (P)	Magnano in Riviera (P)	Sappada
Attimis	Malborghetto Valbruna	Savogna
Bordano	Moggio Udinese	Sauris
Cavazzo Carnico	Montenars	Socchieve
Cercivento	Nimis (P)	Stregna
Chiusaforte	Ovaro	Sutrio
Cividale del Friuli (P)	Paluzza	Taipana
Comeglians	Paularo	Tarcento (P)
Dogna	Pontebba	Tarvisio
Drenchia	Povoletto (P)	Tolmezzo
Enemonzo	Prato Carnico	Torreano
Faedis (P)	Preone	Trasaghis
Forgaria nel Friuli	Prepotto	Treppo Carnico
Forni Avoltri	Pulfero	Venzone
Forni di Sopra	Ravascletto	Verzegnis
Forni di Sotto	Raveo	Villa Santina
Gemona del Friuli (P)	Resia	Zuglio
Grimacco	Resiutta	
Provincia di Pordenone		
Andreis	Claut	Pinzano al Tagliamento (P)
Arba	Clauzetto	Polcenigo
Aviano	Erto e Casso	Sequals (P)
Barcis	Fanna	Tramonti di Sopra
Budoia	Frisanco	Tramonti di Sotto
Caneva (P)	Maniago	Travesio
Castelnovo del Friuli	Meduno	Vito d'Asio
Cavasso Nuovo	Montereale Valcellina	Vivaro
Cimolais		
Provincia di Gorizia		
Capriva del Friuli (P)	Gorizia (P)	Sagrado
Cormons (P)	Monfalcone (P)	San Floriano del Collio
Doberdò del Lago	Mossa (P)	San Lorenzo Isontino (P)
Dolegna del Collio	Ronchi dei Legionari (P)	Savogna d'Isonzo
Fogliano Redipuglia (P)		

(P) – comune parzialmente delimitato

ALLEGATO C)

(riferito all'articolo 13)

CRITERI DI SELEZIONE DA APPLICARE AI FINI DELLA FORMAZIONE DELLE GRADUATORIE

A) CRITERI DI CARATTERE TRASVERSALE

Descrizione criteri	Modalità di applicazione in funzione delle caratteristiche del beneficiario		Cumulabilità	Punteggio	Modalità di controllo
Caratteristiche del richiedente	Competenze e conoscenze professionali in campo agricolo al momento della presentazione della domanda di aiuto	Possesso di laurea in campo agrario, forestale, naturalistico, ambientale o veterinario	Non cumulabili fra loro	7	Il punteggio è assegnato al/ai giovani in possesso di laurea in campo agrario, forestale, naturalistico, ambientale o veterinario
		Possesso di diploma di perito agrario o agrotecnico		5	Il punteggio è assegnato al/ai giovani in possesso del diploma di perito agrario o agrotecnico
	Genere femminile		Cumulabile	2	Punteggio assegnato ai giovani di genere femminile
Settore produttivo del beneficiario.	Lattiero caseario e zootecnica da latte		Non cumulabili fra loro	10	Il settore produttivo è determinato in base allo Standard Output prevalente del richiedente alla data di presentazione della domanda di sostegno. Nel caso in cui il Piano aziendale preveda operazioni inerenti all'avvio o al potenziamento di altri settori produttivi non prevalenti o non presenti alla data di presentazione della domanda di sostegno il settore produttivo è determinato in base allo Standard Output calcolato in forma oggettiva
	Zootecnia da carne e apicoltura esclusi gli allevamenti di ovaiole			9	
	Colture pregiate (comprende frutticoltura, orticoltura, floricoltura, olivicoltura, vitivinicoltura e vivaismo viticolo)			8	
	Cereali proteoleaginose			6	
	Altri settori			0	

				sulla base dei risultati attesi dall'attuazione dell'operazione, lo standard output è verificato prima del saldo del premio.
Localizzazione prevalente della SAU alla data di presentazione della domanda di sostegno	Aree rurali D e aree svantaggiate di cui all'art. 32 del regolamento (UE) 1305/2013	Non cumulabili fra loro	13	Il punteggio è assegnato tenuto conto della localizzazione prevalente della Superficie Agricola Utilizzata – SAU.
	Aree rurali C che non rientrano nelle aree svantaggiate di cui all'art. 32 del reg. (UE) 1305/2013		10	
	Aree rurali B che non rientrano nelle aree svantaggiate di cui all'art. 32 del reg. (UE) 1305/2013		7	
	Poli urbani con esclusione delle aree svantaggiate di cui all'art. 32 del reg. (UE) 1305/2013.		0	

B) MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DEI PRODOTTI/ PROCESSI E DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Descrizione criteri	**Modalità di applicazione in funzione del miglioramento della qualità delle produzioni e della pertinenza dell'intervento**	**Cumulabilità**	**Punteggio**	**Modalità di controllo**
Sostenibilità ambientale	Operazioni finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti che alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono biologici ai sensi del Regolamento (CE) n. 834/2007 – Prodotti biologici (a saldo l'azienda neocostituita è iscritta all'elenco regionale dei produttori biologici e/o dei preparatori biologici).	Non cumulabili fra loro	13	Il punteggio è assegnato se il PA prevede l'avvio, il miglioramento o il potenziamento di operazioni finalizzate alla produzione di prodotti biologici o in fase di conversione di cui al Regolamento (CE) n. 834/2007 – prodotti biologici. L'azienda deve essere certificata alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo.

	Operazioni finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti/processi che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, aderiscono al seguente disciplinare di certificazione ambientale:, Legge n. 4/2011, articolo 2, comma 3 - Produzione integrata.		8	Il punteggio è assegnato se il PA prevede l'avvio, il miglioramento o il potenziamento di operazioni finalizzate alla produzione di prodotti/processi che aderiscono al seguente disciplinare di certificazione ambientale, Legge n. 4/2011, articolo 2, comma 3 - Produzione integrata. L'azienda deve aderire obbligatoriamente al sopra indicato disciplinari alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo.
Adesione a regimi di qualità o regimi di certificazioni volontarie	Operazioni finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti o di produzioni di base idonee all'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono di qualità ai sensi dei seguenti regolamenti: Regolamento (UE) n. 1151/2012 – DOP DOC, DOCG, IGT IGP, SGT, Prodotti di montagna; DOP Regolamento (UE) n. 665/2014; D. Lgs 61/2010, Regolamento (CE) n. 110/2008; Regolamento (CEE) n. 1601/91 come sostituito dal regolamento (UE) n.251/2014; Regolamento (UE) n. 1308/2013.	Non cumulabili fra loro	11	Il punteggio è assegnato se il PA prevede la realizzazione di operazioni, finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti o di produzioni di base idonee all'ottenimento di prodotti che sono di qualità ai sensi dei seguenti regolamenti: Regolamento (UE) n. 1151/2012 – DOP DOC, DOCG, IGT IGP, SGT, Prodotti di montagna; DOP Regolamento (UE) n. 665/2014; D. Lgs 61/2010, Regolamento (CE) n. 110/2008; Regolamento (CEE) n. 1601/91 come sostituito dal regolamento (UE) n.251/2014; Regolamento (UE) n. 1308/2013. Alla domanda di pagamento a saldo va garantita la conformità del

				prodotto o della produzione di base ai sopra indicati disciplinari.
	Operazioni finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti o all'ottenimento di prodotti che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, sono a marchio AQUA di cui alla L.r. n.21/2002.		8	Il punteggio è assegnato se il PA prevede la realizzazione di operazioni, finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti o all'ottenimento di prodotti a marchio AQUA. Il punteggio si applica anche per prodotti, non ancora riconosciuti, ma per i quali ERSA, alla data di presentazione della domanda di aiuto, ha già avviato il procedimento per l'ottenimento della certificazione e ha già adottato un "disciplinare di produzione". Il requisito deve essere garantito alla data di presentazione della domanda di aiuto e/o alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo Nel caso di nuove adesioni l'azienda deve garantire il requisito entro la data di presentazione della domanda di saldo.

	Operazioni finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti/processi che, alla data della domanda di sostegno o alla data della domanda di pagamento a saldo del premio, aderiscono ai seguenti disciplinari di certificazione volontarie : – Decreto ministeriale 4 marzo 2011, n. 4337, articolo 7 – Sistema di qualità nazionale zootecnica; •FSSC 22000 – Food Safety Systems; •ISO 22000 (FSM – Sistema di gestione per la sicurezza degli alimenti); •ISO 22005:2007 "Traceability in the feed and food chain – General principles and basic requirements for system design and implementation" - Rintracciabilità di filiera; ISO 14001, EMAS •BRC – British Retailer Consortium – Global Food Standard; •IFS – International Food Standard •GLOBALGAP (ex EUREPGAP).	Cumulabile	2	Il punteggio è assegnato se il PA prevede la realizzazione di operazioni, finalizzate all'avvio, al miglioramento o al potenziamento di prodotti/processi che aderiscono ai seguenti disciplinari di certificazione volontarie : –Decreto ministeriale 4 marzo 2011, n. 4337, articolo 7 – Sistema di qualità nazionale zootecnica; •FSSC 22000 – Food Safety Systems; •ISO 22000 (FSM – Sistema di gestione per la sicurezza degli alimenti); •ISO 22005:2007 "Traceability in the feed and food chain – General principles and basic requirements for system design and implementation" - Rintracciabilità di filiera; • ISO 14001, EMAS •BRC – British Retailer Consortium – Global Food Standard; •IFS – International Food Standard •GLOBALGAP (ex EUREPGAP). L'adesione alla certificazione è verificata alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo.

C) INTEGRAZIONE DEL PIANO AZIENDALE

Descrizione criteri	Modalità di applicazione in funzione del settore produttivo o del miglioramento economico atteso	Cumulabilità	Punteggio	Modalità di controllo
Partecipazione, alla data della domanda di sostegno, a "reti di impresa" costituite ai si sensi della L.33/2009 o della L.r. 4/2013 attinenti al settore produttivo dell'azienda (SO).	Tutti i settori produttivi	Non cumulabili tra loro	10	Il punteggio è assegnato se l'azienda partecipa, alla data di presentazione della domanda di sostegno, a una rete di imprese, a una Organizzazione di Produttori riconosciuta o a una cooperativa oppure a un consorzio di tutela del prodotto che svolgono attività pertinenti e coerenti con l'attività dell'azienda richiedente.
Partecipazione, alla data della domanda di sostegno, ad Organizzazioni di Produttori riconosciute o a cooperative attinenti al settore produttivo dell'azienda (SO).	Tutti i settori produttivi		10	
Partecipazione, alla data della domanda di sostegno, a consorzi di tutela del prodotto attinenti al settore produttivo dell'azienda (SO).	Tutti i settori produttivi		6	

D) OBIETTIVI DEL PIANO AZIENDALE

Descrizione criteri	Modalità di applicazione in funzione del settore produttivo o del miglioramento economico atteso	Cumulabilità	Punteggio	Modalità di controllo
Miglioramento del rendimento economico	Il Piano aziendale prevede l'attuazione di operazioni finalizzate alla produzione primaria e alla trasformazione o commercializzazione di prodotti allegato I. La produzione primaria interessata costituisce almeno il 10% delle produzioni che compongono lo S.O. aziendale.	Cumulabili	10	Il punteggio è assegnato se il PA prevede l'attuazione di operazioni finalizzate alla produzione primaria e alla trasformazione o commercializzazione di prodotti di cui all'allegato I del TFUE, e la, della produzione primaria interessata dalle operazioni di trasformazione costituisce almeno il 10% delle produzioni che compongono lo S.O. aziendale
	Miglioramento dello Standard Output alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo pari, almeno, al 10% rispetto allo SO determinato alla data della domanda di sostegno. Il miglioramento è ricavato da informazioni oggettive e pertinenti con l'operazione quali aumento di superficie aziendale, variazioni colturali diverse dal normale avvicendamento colturale, aumento strutturale del carico di bestiame.		12	Il punteggio è assegnato se il PA prevede il miglioramento dello Standard Output alla data di presentazione della domanda di pagamento a saldo pari, almeno, al 10% rispetto allo SO determinato alla data della domanda di sostegno. Il miglioramento è ricavato da informazioni oggettive e pertinenti con l'operazione quali aumento di superficie aziendale, variazioni colturali diverse dal normale avvicendamento colturale, aumento strutturale del carico di bestiame.

	Avvio, successivamente alla data della domanda di sostegno, di forme di diversificazione in attività agrituristica (a saldo verifica della comunicazione di inizio attività) o vendita di energia prodotto da FER (a saldo verifica del contratto o documento equipollente inerente la vendita di energia da FER).		5	Il punteggio è assegnato se il PA prevede operazioni finalizzate all'avvio di forme di diversificazione in attività agrituristica (a saldo verifica della comunicazione di inizio attività) o vendita di energia prodotto da FER (a saldo verifica del contratto o documento equipollente inerente la vendita di energia da FER).
Miglioramento della sostenibilità sociale	Avvio, successivamente alla data della domanda di sostegno, di forme di diversificazione dell'attività agricola in fattoria didattica o sociale (a saldo verifica del riconoscimento dell'attività di fattoria didattica o sociale ai sensi della normativa di riferimento).	Cumulabile	5	Il punteggio è assegnato se il PA prevede operazioni finalizzate all'avvio di attività di agriturismo o attività didattiche o sociali. In sede di presentazione della domanda di pagamento a saldo deve essere dimostrato il riconoscimento di qualifica di fattoria didattica ai sensi degli articoli 6 e 7 del D.P.Reg. n. 047/2015 o di fattoria sociale ai sensi degli articoli 11 e 12 del D.P.Reg. n. 047/2015.

CRITERI DI PRIORITA' DA APPLICARE A PARITA' DI PUNTEGGIO
In caso di parità di punteggio è data priorità al beneficiario più giovane.
In caso di ulteriore parità di punteggio è data priorità al beneficiario di genere femminile.
In caso di ulteriore parità di punteggio è data priorità alla domanda con costo previsto inferiore.

PUNTEGGIO MASSIMO	**100**
SOGLIA DI INGRESSO AI FINI DELL'AMMISSIBILITA'	**34**

ALLEGATO D)
(riferito all'articolo 22 del bando)

IMPEGNI ESSENZIALI DI CUI ALL'ARTICOLO 22 DEL BANDO

n°	Impegni	Livello di disaggregazione impegno		Modalità di controllo	Riferimento normativo
		Misura/Sotto misura	Tipo di intervento		
a.1	Impegno per il/i giovane/giovani, di possedere, se non già possedute, le adeguate competenze professionali entro il termine fissato.		**6.1**	**d**	Articolo 5, comma 1, lettera d), articolo 7 e articolo 23 del bando
a.2	Impegno per il/i giovane/giovani, di possedere, se non già posseduti, i requisiti per la certificazione attestante la qualifica di IAP, entro il termine fissato per la conclusione del Piano aziendale.		**6.1**	**d**	Articolo 5, comma 1, lettera e), e articolo 23 del bando
a.3	Impegno ad acquisire, se non già posseduta, la qualifica di agricoltore in attività entro 18 mesi dalla data del provvedimento di concessione.		**6.1**	**d**	Articolo 5, comma 1, lettera b), e articolo 23 del bando
a.4	Impegno a sostenere un costo per l'attuazione del Pianzo aziendale non inferiore al premio concesso.		**6.1**	**d**	Articolo 19, comma 5, e articolo 23 del bando
a.5	Impegno a condurre l'azienda in qualità di capo azienda per almeno un anno decorrente dalla data di liquidazione del saldo.		**6.1**	**d**	Articolo 23 comma 2 lettera e)

Legenda
d = controllo su base documentale
s = controllo presso il beneficiario

AVVERTENZE

1. In caso di **mancato rispetto degli impegni essenziali**, si applica la **decadenza** del sostegno e il recupero integrale degli importi già erogati per l'operazione finanziata.
2. Si applica altresì la decadenza del sostegno o il recupero integrale qualora si accerti che il beneficiario ha presentato prove false per ricevere il sostegno oppure ha omesso per negligenza di fornire le necessarie informazioni in sede di verifica.
3. Ove ricorrono i casi descritti al punto 2, il beneficiario è escluso dalla stessa tipologia di operazione per l'anno civile dell'accertamento e per l'anno civile successivo.
4. Il rispetto degli impegni e obblighi attestato mediante la presentazione di dichiarazioni o mediante la formazione o uso di atti che, in sede di verifica, risultano falsi comporta la decadenza dall'aiuto

Legenda

s = controllo presso il beneficiario

d = controllo su base documentale

<table>
<tr><td>Programma Sviluppo Rurale</td><td colspan="3">FRIULI VENEZIA GIULIA</td><td>Misura</td><td>6.1</td><td>Azione</td><td>Rif. A.1</td></tr>
<tr><td>Descrizione impegno</td><td colspan="7">Impegno per il/i giovane/giovani, di possedere, se non già possedute, le adeguate competenze professionali entro il termine fissato.</td></tr>
<tr><td>Base giuridica (relativa all’impegno) per il calcolo della riduzione/esclusione</td><td colspan="7">Articolo 5, comma 1, lettera d), articolo 7 e articolo 23 del bando</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Livello di disaggregazione dell’impegno (determinazione del montante riducibile)</td><td></td><td colspan="6">Misura/sotto misura</td></tr>
<tr><td>X</td><td colspan="6">Tipo di intervento (Tipologia di operazione)</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Tipologia di penalità</td><td>X</td><td>Decadenza totale</td><td rowspan="4">Campo di applicazione</td><td rowspan="2">X</td><td rowspan="2">100% Controllo amministrativo</td><td rowspan="2">--</td><td rowspan="2">100% Controllo in situ</td></tr>
<tr><td></td><td>Esclusione</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Riduzione graduale</td><td>--</td><td>Campione controllo docum. in loco</td><td>--</td><td>Campione controllo in loco</td></tr>
<tr><td>--</td><td>Campione controllo docum. ex post</td><td>--</td><td>Campione controllo ex post</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica documentale</td><td colspan="7">Verificare la presenza di una attestazione di formazione conseguita presso una scuola superiore professionale o tecnica, università o corso di formazione secondo le specifiche del bando.</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica presso l’azienda</td><td colspan="7">--</td></tr>
</table>

Impegno non graduato in termini di entità/gravità/durata
Il mancato rispetto dell’impegno comporta l’esclusione totale dal premio e dagli aiuti e il recupero degli importi già versati.

Programma Sviluppo Rurale	**FRIULI VENEZIA GIULIA**	**Misura**	**6.1**	**Azione**	**Rif. A.2**		
Descrizione impegno	**Impegno per il/i giovane/giovani, di possedere, se non già posseduti, i requisiti per la certificazione attestante la qualifica di IAP entro il termine fissato per la conclusione del Piano aziendale.**						
Base giuridica (relativa all'impegno) per il calcolo della riduzione/esclusione	Articolo 5, comma 1, lettera e), e articolo 23 del bando						
Livello di disaggregazione dell'impegno (determinazione del montante riducibile)		**Misura/sotto misura**					
	X	**Tipo di intervento (Tipologia di operazione)**					
Tipologia di penalità	X	Decadenza totale	Campo di applicazione	X	100% Controllo amministrativo	--	100% Controllo in situ
		Esclusione					
		Riduzione graduale		--	Campione controllo docum. in loco	--	Campione controllo in loco
				--	Campione controllo docum. ex post	--	Campione controllo ex post
Descrizione modalità di verifica documentale	Verifica del possesso dei requisiti per ottenere la certificazione attestante la qualifica di IAP						
Descrizione modalità di verifica presso l'azienda	--						

Impegno non graduato in termini di entità/gravità/durata
Il mancato rispetto dell'impegno comporta l'esclusione totale del premio e degli aiuti e il recupero degli importi già versati.

<table>
<tr><th>Programma Sviluppo Rurale</th><th colspan="2">FRIULI VENEZIA GIULIA</th><th>Misura</th><th>6.1</th><th>Azione</th><th colspan="2">Rif. A.3</th></tr>
<tr><td>Descrizione impegno</td><td colspan="7">Impegno ad acquisire, se non già posseduta, la qualifica di agricoltore in attività entro 18 mesi dalla data provvedimento di concessione</td></tr>
<tr><td>Base giuridica (relativa all'impegno) per il calcolo della riduzione/esclusione</td><td colspan="7">A Articolo 5, comma 1, lettera b), e articolo 23 del bando</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Livello di disaggregazione dell'impegno (determinazione del montante riducibile)</td><td></td><td colspan="6">Misura/sotto misura</td></tr>
<tr><td>X</td><td colspan="6">Tipo di intervento (Tipologia di operazione)</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Tipologia di penalità</td><td>X</td><td>Decadenza totale</td><td rowspan="4">Campo di applicazione</td><td rowspan="2">X</td><td rowspan="2">100% Controllo amministrativo</td><td rowspan="2">--</td><td rowspan="2">100% Controllo in situ</td></tr>
<tr><td></td><td>Esclusione</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Riduzione graduale</td><td>--</td><td>Campione controllo docum. in loco</td><td>--</td><td>Campione controllo in loco</td></tr>
<tr><td>--</td><td>Campione controllo docum. ex post</td><td>--</td><td>Campione controllo ex post</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica documentale</td><td colspan="7">Verifica attraverso il fascicolo aziendale del possesso della qualifica di agricoltore in attività</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica presso l'azienda</td><td colspan="7">--</td></tr>
</table>

Impegno non graduato in termini di entità/gravità/durata
Il mancato rispetto dell'impegno comporta l'esclusione totale del premio e degli aiuti e il recupero degli importi già versati.

<table>
<tr><th>Programma Sviluppo Rurale</th><th colspan="2">FRIULI VENEZIA GIULIA</th><th>Misura</th><th colspan="2">6.1</th><th>Azione</th><th colspan="2">Rif. A.4</th></tr>
<tr><td>Descrizione impegno</td><td colspan="8">Impegno a sostenere un costo per l’attuazione del Pianzo aziendale non inferiore al premio concesso</td></tr>
<tr><td>Base giuridica (relativa all’impegno) per il calcolo della riduzione/esclusione</td><td colspan="8">Articolo 19 ,comma 5, e articolo 23 del bando</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Livello di disaggregazione dell’impegno (determinazione del montante riducibile)</td><td></td><td colspan="7">Misura/sotto misura</td></tr>
<tr><td>X</td><td colspan="7">Tipo di intervento (Tipologia di operazione)</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Tipologia di penalità</td><td>X</td><td>Decadenza totale</td><td rowspan="4" colspan="2">Campo di applicazione</td><td rowspan="2">X</td><td rowspan="2">100% Controllo amministrativo</td><td rowspan="2">--</td><td rowspan="2">100% Controllo in situ</td></tr>
<tr><td></td><td>Esclusione</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Riduzione graduale</td><td>--</td><td>Campione controllo docum. in loco</td><td>--</td><td>Campione controllo in loco</td></tr>
<tr><td>--</td><td>Campione controllo docum. ex post</td><td>--</td><td>Campione controllo ex post</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica documentale</td><td colspan="8">Verifica che il costo sostenuto per l’attuazione del Piano aziendale non sia inferiore al premio concesso</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica presso l’azienda</td><td colspan="8">--</td></tr>
</table>

Impegno non graduato in termini di entità/gravità/durata
Il mancato rispetto dell’impegno comporta l’esclusione totale del premio e degli aiuti e il recupero degli importi già versati.

<table>
<tr><td>Programma Sviluppo Rurale</td><td colspan="3">FRIULI VENEZIA GIULIA</td><td>Misura</td><td>6.1</td><td>Azione</td><td>Rif. A.5</td></tr>
<tr><td>Descrizione impegno</td><td colspan="7">Impegno a condurre l’azienda in qualità di capo azienda per almeno un anno decorrente dalla data di liquidazione del saldo</td></tr>
<tr><td>Base giuridica (relativa all’impegno) per il calcolo della riduzione/esclusione</td><td colspan="7">Articolo 23 ,comma 2, lettera e)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Livello di disaggregazione dell’impegno (determinazione del montante riducibile)</td><td></td><td colspan="6">Misura/sotto misura</td></tr>
<tr><td>X</td><td colspan="6">Tipo di intervento (Tipologia di operazione)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Tipologia di penalità</td><td>X</td><td>Decadenza totale</td><td rowspan="3">Campo di applicazione</td><td>X</td><td>100% Controllo amministrativo</td><td>--</td><td>100% Controllo in situ</td></tr>
<tr><td></td><td>Esclusione</td><td>--</td><td>Campione controllo docum. in loco</td><td>--</td><td>Campione controllo in loco</td></tr>
<tr><td></td><td>Riduzione graduale</td><td>--</td><td>Campione controllo docum. ex post</td><td>--</td><td>Campione controllo ex post</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica documentale</td><td colspan="7">Verifica attraversa visura CCIAA</td></tr>
<tr><td>Descrizione modalità di verifica presso l’azienda</td><td colspan="7">--</td></tr>
</table>

Impegno non graduato in termini di entità/gravità/durata
Il mancato rispetto dell’impegno comporta l’esclusione totale del premio e degli aiuti e il recupero degli importi già versati.

VISTO: IL PRESIDENTE: FEDRIGA
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_DGR_2044_1_TESTO

Deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 2044

LR 25/2020, art. 3, comma 2 e comma 3. Regolamentazione dei periodi e degli orari del prelievo di selezione della specie cinghiale.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTA la legge 11 febbraio 1992, n. 157, e successive modifiche (Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio);

RICHIAMATO l'articolo 10, della legge 157/1992, ai sensi del quale le Regioni realizzano la pianificazione faunistico-venatoria;

VISTA la legge regionale 14 maggio 1987, n. 14 (Disciplina dell'esercizio della caccia di selezione per particolari prelievi di fauna selvatica);

VISTA la legge regionale 17 luglio 1996, n. 24 (Norme in materia di specie cacciabili e periodi di attività venatoria ed ulteriori norme modificative ed integrative in materia venatoria e di pesca di mestiere) e, in particolare l'articolo 6 bis concernente l'utilizzo del contrassegno inamovibile per il prelievo degli ungulati;

VISTO l'articolo 11 quaterdecies, comma 5, del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203 (Misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), convertito, con modifiche, dalla legge 248/2005 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), il quale prevede che le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentito il parere dell'Istituto nazionale per la fauna selvatica o, se istituti, degli istituiti regionali, possono, sulla base di adeguati piani di abbattimento selettivi, distinti per sesso e classi di età, regolamentare il prelievo di selezione degli ungulati appartenenti alle specie cacciabili anche al di fuori dei periodi e degli orari di cui alla legge 11 febbraio 1992, n. 157;

VISTA la legge regionale 6 marzo 2008, n. 6 (Disposizioni per la programmazione faunistica e per l'esercizio dell'attività venatoria), con la quale si provvede, nell'osservanza dei principi stabiliti dalla legge 157/1992, a disciplinare la tutela faunistica e la gestione venatoria;

VISTO in particolare l'articolo 8, della sopra menzionata legge regionale 6/2008 che individua nel Piano faunistico, il documento generale di pianificazione faunistica e venatoria;

VISTI altresì l'articolo 13, della già richiamata legge regionale 6/2008, che determina nel Piano venatorio distrettuale (PVD) l'atto di programmazione venatoria che attua, sul territorio di ciascun Distretto venatorio, strategie e obiettivi del Piano faunistico regionale e, l'articolo 16, comma 3, lettera a), il quale prevede che l'esercizio venatorio è consentito sul territorio della Riserva di caccia esclusivamente quando la stessa sia dotata del regolamento di fruizione venatoria già esecutivo;

VISTO il Piano faunistico regionale approvato con decreto del Presidente della Regione 10 luglio 2015, n. 140;

VISTA la legge regionale 30 dicembre 2020, n. 25 (Legge collegata alla manovra di bilancio 2021-2023) e in particolare l'articolo 3, comma 2, il quale prevede che al fine di pianificare il prelievo della specie Cinghiale, nella massima considerazione delle esigenze di salvaguardia della biodiversità e di tutela delle produzioni agricole, la regolamentazione dei periodi e degli orari del prelievo di selezione della specie medesima avviene con deliberazione della Giunta regionale da adottare, ai sensi dell'articolo 11 quaterdecies, comma 5, del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modifiche, dalla legge 248/2005, entro la fine dell'anno precedente a quello interessato, sentito il parere dell'l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e sulla base di adeguati piani di abbattimento selettivi distinti per sesso e classi di età;

VISTO altresì il successivo comma 3, del già richiamato articolo 3, della legge regionale 25/2020, il quale prevede che i piani di abbattimento di cui al comma 2 sono adottati, sulla base dei criteri stabiliti con deliberazione della Giunta regionale ai sensi dell'articolo 13, comma 7 bis, della legge regionale 6/2008 e nel rispetto degli obiettivi stabiliti dal Piano faunistico regionale, dalla struttura regionale competente in materia faunistica e venatoria che, entro trenta giorni dall'approvazione della deliberazione di cui al comma 2, concede il prelievo alle Riserve di caccia e alle Aziende faunistico-venatorie, ai sensi dell'articolo 13, comma 7, della medesima legge regionale;

VISTA la propria deliberazione 26 febbraio 2021, n. 300, con la quale sono stati regolamentati i periodi e gli orari del prelievo di selezione della specie Cinghiale per l'annata venatoria 2021/2022;

VISTA altresì la propria deliberazione 5 marzo 2021, n. 342, recante "LR 6/2008, art 13, comma 7 bis.

Individuazione dei criteri per la concessione del prelievo di fauna alle Riserve di caccia e alle Aziende faunistico-venatorie comprese nei Distretti venatori, comprensivi dei correttivi, integrazioni e modifiche rispetto ai contenuti dei piani di prelievo dei PVD (piani venatori distrettuali)";
TENUTO CONTO che l'esercizio venatorio finalizzato al prelievo di selezione di cui al comma 2, dell'articolo 3, della legge regionale 25/2020 avviene anche in deroga alla disposizione di cui all'articolo 16, comma 3, lettera c), della legge regionale 6/2008, ovvero in assenza della ratifica distrettuale degli esiti dei censimenti annuali della specie Cinghiale, prevista dall'articolo 18, comma 1, lettera f), della legge regionale 6/2008;
CONSIDERATO che la struttura regionale competente in materia faunistica e venatoria tiene conto degli obiettivi faunistici e venatori e dei piani di prelievo previsti dai PVD per l'annata venatoria 2021/2022, fatto salvo quanto previsto per il prelievo di selezione della specie Cinghiale dai commi da 2 a 5, dell'articolo 3, della legge regionale 25/2020 per la concessione del prelievo di fauna per l'annata venatoria 2021-2022;
VISTA la nota protocollo n. SCRI/12.5/80708 di data 18 novembre 2021, del Servizio caccia e risorse ittiche, della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche, con la quale ai sensi dell'articolo 11, quaterdecies, comma 5, della legge 248/2005, formula all'ISPRA la richiesta di parere sull'individuazione del calendario venatorio 2022-23 per la caccia di selezione alla specie Cinghiale;
VISTA la nota n. 68782 di data 27 dicembre 2021, accolta al protocollo della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche, n. SCRI/12.5/90244 di data 27 dicembre 2021 con la quale l'ISPRA ha espresso parere favorevole al Piano di prelievo in caccia di selezione del Cinghiale proposto dalla Regione Friuli Venezia Giulia e alla sua realizzazione nel periodo compreso tra il 1° marzo 2022 e il 28 febbraio 2023;
PRESO ATTO che l'ISPRA nel proprio parere ha specificato che per un efficace e rapido raggiungimento degli obiettivi previsti dalla Regione, il prelievo della specie Cinghiale andrebbe prioritariamente concentrato sulle classi dei giovani e delle femmine indipendentemente dal loro status;
RITENUTO pertanto in conformità al disposto di regolamentare i periodi e gli orari del prelievo di selezione della specie Cinghiale, per l'annata venatoria 2022/2023 come individuato nell'allegato A alla presente deliberazione;
VISTO il regolamento di organizzazione dell'Amministrazione regionale e degli Enti regionali, approvato con decreto del Presidente della Regione 27 agosto 2004, n. 277, e successive modifiche e integrazioni;
VISTO l'articolo 16, della legge regionale 18 giugno 2007, n. 17 (Determinazione della forma di governo della Regione Friuli Venezia Giulia e del sistema elettorale regionale, ai sensi dell'articolo 12 dello Statuto di autonomia;
SU PROPOSTA dell'Assessore regionale alle risorse agroalimentari, forestali, ittiche e montagna,
all'unanimità,

DELIBERA

per quanto in premessa:
1. Di regolamentare ai sensi dell'articolo 3, commi 2 e 3, della legge regionale 25/2020 i periodi e gli orari del prelievo di selezione della specie Cinghiale, per l'annata venatoria 2022/2023 individuati nell'allegato A alla presente deliberazione, come parte integrante e sostanziale.
2. Di disporre ai sensi dell'articolo 13, comma 7, della legge regionale 6/2008 che il Servizio caccia e risorse ittiche, competente al rilascio delle concessioni di prelievo di fauna annuali provveda alle stesse.
3. Il Servizio competente in materia faunistica e venatoria provvede a comunicare i contenuti della presente deliberazione ai Distretti venatori.
4. È disposta la pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE: FEDRIGA
IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

ALLEGATO ALLA DELIBERA N. 2044 DEL 30 DICEMBRE 2021

REGOLAMENTAZIONE DEI PERIODI E DEGLI ORARI DEL PRELIEVO DI SELEZIONE DEL CINGHIALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 3, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE REGIONALE 30 DICEMBRE 2020, N. 25

Il prelievo di selezione del cinghiale di cui alla legge regionale 25/2020 si svolge con le seguenti regolamentazioni:

a. Il prelievo di selezione è esercitato dal 2 APRILE 2022 al 14 MAGGIO 2022, ogni giorno della settimana, esclusi il martedì e il venerdì, dalle ore 4:00 alle ore 24:00, nei confronti di tutte le classi di sesso e di età ad esclusione della femmina accompagnata da piccoli.

b. Il prelievo venatorio è esercitato previa concessione da parte del Servizio regionale competente dei relativi piani di prelievo distinti per sesso e classi di età.

c. Il prelievo di selezione rientra nell'esercizio venatorio ai sensi dell'art. 28, comma 1, della LR 6/2008 e può essere esercitato dai cacciatori di cui al comma 2, lettere a), b) e c).

d. Il prelievo di selezione è esercitato nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 30 della LR 6/2008 sul Tesserino regionale di caccia, previa annotazione di una "X" nella colonna "SEL" della parte riservata alla caccia agli ungulati.

e. Il prelievo di selezione è esercitato nelle Riserve di caccia dotate di regolamento di fruizione venatoria approvato, che disciplini la caccia di selezione al cinghiale, e nelle Aziende faunistico-venatorie.

f. Il prelievo di selezione è esercitato anche nelle Riserve di caccia in cui si esercita in tutto o in parte la caccia tradizionale, purché dotate di regolamento di fruizione venatoria approvato, che ne disciplini l'esercizio.

g. Il prelievo di selezione è esercitato senza cane e con fucile a canna rigata dai cacciatori abilitati alla caccia agli ungulati (selezione e tradizionale). È ammesso l'uso del cane da traccia esclusivamente per il recupero degli animali feriti.

h. Il prelievo di selezione è esercitato nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 6 bis della LR 24/1996 per l'utilizzo del contrassegno inamovibile.

VISTO: IL PRESIDENTE: FEDRIGA
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: CORTIULA

22_2_1_ADC_AMB ENERPN SGRAZZUTTI DELFINA_1_TESTO

Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio gestione risorse idriche - Pordenone

Pubblicazione ai sensi dell'art. 46, comma 2, della LR 29 aprile 2015, n. 11. Provvedimento di riconoscimento a derivare alla signora Sgrazzutti Delfina.

Con decreto del Responsabile di P.O. n.6652/AMB emesso in data 24.12.2021, è stato assentito alla signora SGRAZZUTTI DELFINA (UD/RIC/5021/0) il diritto di continuare a derivare, fino a tutto il 31.12.2025, per uso irriguo agricolo, da falda sotterranea in comune di Rivignano, mediante due pozzi presenti sul terreno censito al foglio 10 mappali 28 e 194.

IL RESPONSABILE DELEGATO DI P.O.:
p. ind. Andrea Schiffo

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTCERV ELENCO DECRETI TAVOLARI_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Cervignano del Friuli

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 14, comma 30, della legge regionale 12/2009.

GN-2838/2021-presentato il-24/11/2021
GN-2839/2021-presentato il-24/11/2021
GN-2934/2021-presentato il-09/12/2021
GN-2936/2021-presentato il-09/12/2021
GN-2958/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2964/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2965/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2978/2021-presentato il-15/12/2021
GN-2980/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2981/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2982/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2983/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2984/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2985/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2986/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2990/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2991/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2993/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2994/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2996/2021-presentato il-17/12/2021
GN-3000/2021-presentato il-21/12/2021
GN-3005/2021-presentato il-21/12/2021
GN-3006/2021-presentato il-21/12/2021
GN-3007/2021-presentato il-22/12/2021
GN-3011/2021-presentato il-22/12/2021
GN-3014/2021-presentato il-22/12/2021
GN-3016/2021-presentato il-22/12/2021
GN-3019/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3020/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3021/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3023/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3024/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3027/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3029/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3038/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3039/2021-presentato il-23/12/2021
GN-3041/2021-presentato il-23/12/2021

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTCERV ELENCO DECRETI TAVOLARI_TRASPOSIZIONE_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Cervignano del Friuli

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 23, comma 1, della legge regionale 15/2010 (Avvisi di trasposizione).

GN-2604/2021-presentato il-26/10/2021
GN-2629/2021-presentato il-28/10/2021
GN-2693/2021-presentato il-09/11/2021
GN-2718/2021-presentato il-10/11/2021
GN-2909/2021-presentato il-09/12/2021
GN-2929/2021-presentato il-09/12/2021
GN-2960/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2976/2021-presentato il-15/12/2021
GN-2995/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2997/2021-presentato il-17/12/2021
GN-3042/2021-presentato il-23/12/2021

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTGO ELENCO DECRETI TAVOLARI_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Gorizia

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 14, comma 30, della legge regionale 12/2009.

GN-431/2021-presentato il-26/02/2021
GN-852/2021-presentato il-23/04/2021
GN-1554/2021-presentato il-05/08/2021
GN-1651/2021-presentato il-19/08/2021
GN-1652/2021-presentato il-19/08/2021
GN-1898/2021-presentato il-05/10/2021
GN-2043/2021-presentato il-26/10/2021
GN-2074/2021-presentato il-29/10/2021
GN-2088/2021-presentato il-02/11/2021
GN-2122/2021-presentato il-05/11/2021
GN-2140/2021-presentato il-09/11/2021
GN-2230/2021-presentato il-24/11/2021
GN-2243/2021-presentato il-29/11/2021
GN-2245/2021-presentato il-30/11/2021
GN-2257/2021-presentato il-30/11/2021
GN-2260/2021-presentato il-30/11/2021
GN-2277/2021-presentato il-01/12/2021
GN-2281/2021-presentato il-02/12/2021
GN-2282/2021-presentato il-02/12/2021
GN-2289/2021-presentato il-03/12/2021
GN-2313/2021-presentato il-07/12/2021
GN-2320/2021-presentato il-10/12/2021
GN-2322/2021-presentato il-10/12/2021
GN-2341/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2342/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2343/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2344/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2345/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2346/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2348/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2349/2021-presentato il-15/12/2021
GN-2350/2021-presentato il-15/12/2021
GN-2352/2021-presentato il-15/12/2021
GN-2354/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2355/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2359/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2360/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2361/2021-presentato il-16/12/2021
GN-2363/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2364/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2365/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2366/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2370/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2371/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2373/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2379/2021-presentato il-17/12/2021
GN-2381/2021-presentato il-20/12/2021
GN-2382/2021-presentato il-20/12/2021
GN-2393/2021-presentato il-21/12/2021
GN-2401/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2402/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2404/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2406/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2407/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2408/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2409/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2410/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2412/2021-presentato il-22/12/2021
GN-2416/2021-presentato il-23/12/2021

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTGO ELENCO DECRETI TAVOLARI_TRASPOSIZIONE_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Gorizia

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 23, comma 1, della legge regionale 15/2010 (Avvisi di trasposizione).

GN-1379/2021-presentato il-09/07/2021
GN-1581/2021-presentato il-09/08/2021
GN-1606/2021-presentato il-11/08/2021
GN-1696/2021-presentato il-02/09/2021
GN-1932/2021-presentato il-11/10/2021
GN-1935/2021-presentato il-12/10/2021
GN-1969/2021-presentato il-13/10/2021
GN-2013/2021-presentato il-21/10/2021
GN-2059/2021-presentato il-28/10/2021
GN-2060/2021-presentato il-28/10/2021
GN-2080/2021-presentato il-29/10/2021
GN-2091/2021-presentato il-02/11/2021
GN-2097/2021-presentato il-03/11/2021
GN-2098/2021-presentato il-03/11/2021
GN-2143/2021-presentato il-09/11/2021
GN-2144/2021-presentato il-09/11/2021
GN-2163/2021-presentato il-11/11/2021
GN-2164/2021-presentato il-11/11/2021
GN-2169/2021-presentato il-15/11/2021
GN-2170/2021-presentato il-15/11/2021
GN-2173/2021-presentato il-15/11/2021
GN-2179/2021-presentato il-17/11/2021

GN-2188/2021-presentato il-18/11/2021
GN-2216/2021-presentato il-23/11/2021
GN-2217/2021-presentato il-23/11/2021
GN-2219/2021-presentato il-23/11/2021
GN-2221/2021-presentato il-23/11/2021
GN-2244/2021-presentato il-29/11/2021
GN-2267/2021-presentato il-30/11/2021
GN-2275/2021-presentato il-01/12/2021
GN-2276/2021-presentato il-01/12/2021

GN-2291/2021-presentato il-03/12/2021
GN-2292/2021-presentato il-03/12/2021
GN-2305/2021-presentato il-07/12/2021
GN-2307/2021-presentato il-07/12/2021
GN-2308/2021-presentato il-07/12/2021
GN-2318/2021-presentato il-09/12/2021
GN-2321/2021-presentato il-10/12/2021
GN-2338/2021-presentato il-14/12/2021
GN-2372/2021-presentato il-17/12/2021

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTMONF ELENCO DECRETI TAVOLARI_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Monfalcone

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 14, comma 30, della legge regionale 12/2009.

GN-5557/2021-presentato il-10/12/2021
GN-5561/2021-presentato il-10/12/2021
GN-5625/2021-presentato il-14/12/2021
GN-5639/2021-presentato il-15/12/2021
GN-5645/2021-presentato il-15/12/2021
GN-5667/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5668/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5669/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5671/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5680/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5683/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5686/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5688/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5689/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5694/2021-presentato il-17/12/2021
GN-5702/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5711/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5712/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5713/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5716/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5717/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5718/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5719/2021-presentato il-20/12/2021
GN-5735/2021-presentato il-21/12/2021
GN-5736/2021-presentato il-21/12/2021
GN-5740/2021-presentato il-21/12/2021
GN-5744/2021-presentato il-21/12/2021
GN-5750/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5752/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5753/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5754/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5755/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5758/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5759/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5760/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5764/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5765/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5769/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5772/2021-presentato il-22/12/2021
GN-5777/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5779/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5780/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5781/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5782/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5785/2021-presentato il-23/12/2021
GN-5789/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5790/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5795/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5796/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5797/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5800/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5803/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5806/2021-presentato il-24/12/2021
GN-5809/2021-presentato il-27/12/2021
GN-5810/2021-presentato il-27/12/2021
GN-5811/2021-presentato il-27/12/2021
GN-5812/2021-presentato il-27/12/2021
GN-5813/2021-presentato il-27/12/2021
GN-5815/2021-presentato il-27/12/2021

22_2_1_ADC_SEGR GEN UTMONF ELENCO DECRETI TAVOLARI_TRASPOSIZIONE_1_TESTO

Segretariato generale - Servizio libro fondiario e usi civici - Ufficio tavolare di Monfalcone

Notificazione dei decreti tavolari ai sensi dell'art. 23, comma 1, della legge regionale 15/2010 (Avvisi di trasposizione).

GN-5643/2021-presentato il-15/12/2021
GN-5646/2021-presentato il-15/12/2021

Parte Terza Gare, avvisi e concorsi

22_2_3_GAR_PATR DEM ASTA IMMOBILE GRADO_1_TESTO

Direzione centrale patrimonio, demanio, servizi generali e sistemi informativi - Servizio patrimonio - Trieste

Avviso di asta pubblica per alienazione immobiliare. Immobile denominato "Terreno sito nella zona del centro abitato di Fossalon - Grado".

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

RENDE NOTO

che la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia

VENDE

ai sensi dell'articolo 6, comma 2 e dell'articolo 7, comma 1, lettera b) della legge regionale 22 dicembre 1971, n. 57, a mezzo di asta pubblica con il criterio del massimo rialzo sul prezzo a base di gara, il seguente immobile sito in Comune di Grado:

Dati catastali e tavolari
Catasto terreni: Comune di Grado foglio 60, mappale 2495/39, qualità seminativi, classe 3, superficie catastale mq. 789, reddito dominicale euro 8,56, reddito agrario euro 4,07, Partita tavolare 10070 c.t. 1°;
Tavolare: Partita tavolare 10070 c.t. 1°,
Prezzo a base d'asta per l'immobile: € 9.468,00

L'avviso d'asta, con i relativi allegati, sono scaricabili dal sito ufficiale della Regione, alla sezione Bandi e avvisi www.regione.fvg.it/rafvg/cms/RAFVG/MODULI/bandi_avvisi/
È possibile ottenere chiarimenti sulla procedura di cui al presente Avviso mediante la proposizione di quesiti scritti all'interno dell'apposita area "Messaggi" del Portale eAppaltiFVG relativa alla RDO in oggetto, accessibile all'indirizzo internet https://eappalti.regione.fvg.it, entro il giorno 04/03/2022.
Termine scadenza offerte: 07/03/2022, ore 12.00

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO:
dott.ssa Graziella Bravo

22_2_3_AVV_COM CANEVA PAC CAVA LIVENZETTA LOC SANTISSIMA_001

Comune di Caneva (PN)

Avviso di approvazione del PAC di iniziativa privata denominato "Cava Livenzetta" in zona D4.2, località Santissima.

Ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 5/2007 e s.m.i. e dell'art. 4 della L.R. 12/2008 e s.m.i.. si avvisa che con deliberazione del Consiglio comunale n. 71 del 20.12.2021 il Comune di Caneva ha approvato il P.A.C. di iniziativa privata denominato "cava Livenzetta" in zona D4.2 località Santissima ed ha preso atto dell'as-

senza di osservazioni. Con deliberazione di G. C. n. 99 del 10.09.2021 il piano è stato escluso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica prevista dal D.lgs n. 152/2006 e s.m.i. e dalla L.R. n. 16/2008 e s.m.i.

Caneva, 22 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DI AREA:
arch. Lucia Toscana

22_2_3_AVV_COM MORTEGLIANO VAR 27 PRGC_006

Comune di Mortegliano (UD)

Avviso di deposito relativo all'adozione della variante n. 27 al Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DELL'AREA EDILIZIA PRIVATA - URBANISTICA

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 24, comma 1 della L.R. 5/2007 e art. 8 della L.R. n. 21/2015 e s.m.i.

RENDE NOTO

Che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 46 del 28.12.2021, immediatamente esecutiva, è stata adottata la variante di livello comunale n. 27 al P.R.G.C. (Piano Regolatore Generale Comunale).
La deliberazione di adozione, divenuta esecutiva, con i relativi elaborati, viene depositata presso la Segreteria Comunale per la durata di trenta giorni effettivi, a decorrere dalla data di pubblicazione del presente avviso sul BUR, affinché chiunque possa prenderne visione in tutti i suoi elementi, durante le ore di apertura al pubblico degli uffici comunali.
Entro il periodo di deposito, chiunque può formulare al Comune osservazioni e opposizioni alla variante sopraccitata, sulle quali il Comune è tenuto a pronunciarsi specificatamente.

Mortegliano, 29 dicembre 2021

IL RESPONSABILE:
dott. Vincenzo Greco

22_2_3_AVV_COM MUZZANA DEL TURGNANO VAR 1 PAC E VAR 15 PRGC_007

Comune di Muzzana del Turgnano (UD)

Avviso di approvazione della variante n. 1 al Piano attuativo comunale di iniziativa pubblica denominato "Zone A" e variante n. 15 al Piano regolatore generale comunale inerente l'intervento di riqualificazione edilizia di uno stabile da destinare a coabitare sociale.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

ai sensi e per gli effetti del comma 7 dell'art. 63 sexies della L.R. 23.02.2007 n. 5,

RENDE NOTO

che con deliberazione consiliare n. 45 del 21 dicembre 2021, è stata approvata la Variante n.1 al Piano Attuativo Comunale di iniziativa pubblica denominato "zone A" e variante n. 15 al Piano Regolatore Generale Comunale, inerente l'intervento di riqualificazione edilizia di uno stabile da destinare a coabitare sociale.

Muzzana del Turgnano, 29 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
URBANISTICA E GESTIONE DEL TERRITORIO:
geom. Gabriele Dri

22_2_3_AVV_COM PASIANO DI PORDENONE 22 PRGC_011

Comune di Pasiano di Pordenone (PN)

Avviso di approvazione della variante n. 22 al vigente Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DELL'AREA

Visto l'art. 63 sexies, comma 7 della Legge regionale n. 5 del 23 febbraio 2007,

RENDE NOTO

che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 20.12.2021, dichiarata immediatamente eseguibile, il Comune di Pasiano di Pordenone ha preso atto della mancata presentazione di osservazioni/opposizioni avverso la variante n. 22 al vigente Piano regolatore generale comunale nell'ambito dell'accordo per la "realizzazione di lavori di riqualificazione e messa in sicurezza dell'area urbana ex Pieroni e Pase", ed ha approvato la medesima ai sensi dell'art. 63 sexies, comma 5 della Legge regionale n. 5 del 23 febbraio 2007.

La variante entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sul BUR del presente avviso.

Pasiano di Pordenone, 30 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DELL'AREA SVILUPPO
E TUTELA DEL TERRITORIO:
dott. Lorenzo Ghirardo

22_2_3_AVV_COM PASIANO DI PORDENONE 23 PRGC_010

Comune di Pasiano di Pordenone (PN)

Avviso di approvazione del Piano attuativo comunale (PAC) denominato Lottizzazione Rivarotta (di completamento e modifica ex Piano di lottizzazione) e contestuale approvazione di variante n. 23 al PRGC.

IL RESPONSABILE DELL'AREA

Visto l'art. 63 quater, comma 1 e l'art. 63 sexies comma 7 della Legge regionale n. 5 del 23 febbraio 2007,

RENDE NOTO

che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 20.12.2021, dichiarata immediatamente eseguibile, il Comune di Pasiano di Pordenone ha preso atto della mancata presentazione di osservazioni/opposizioni avverso il Piano Attuativo Comunale (PAC) denominato Lottizzazione Rivarotta (di completamento e modifica ex piano di lottizzazione) e della contestuale variante n. 23 al Piano regolatore generale comunale, ed ha approvato i medesimi ai sensi dell'art. 63 sexies, comma 5 della Legge regionale n. 5 del 23 febbraio 2007.

Il Piano Attuativo Comunale e la variante entrano in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sul BUR del presente avviso.

Pasiano di Pordenone, 30 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DELL'AREA SVILUPPO
E TUTELA DEL TERRITORIO:
dott. Lorenzo Ghirardo

22_2_3_AVV_COM PORDENONE DECR ESPR TORRE_014

Comune di Pordenone - Settore IV - Gestione territorio, infrastrutture e ambiente - Servizio programmazione territoriale - UOC patrimonio, commercio, attività produttive, Suap UOS patrimonio, espropri

Opera 12.19 - Realizzazione nuova scuola secondaria di primo grado nel quartiere di Torre. Decreto di esproprio n. 04-2021/LLPP/ESP ai sensi dell'art. 23 e seguenti del DPR 8 giugno 2001 n. 327 (Estratto).

IL RESPONSABILE

(Omissis)

DECRETA

Le premesse formano parte sostanziale e integrante del presente provvedimento;

Art. 1

L'Espropriazione, a favore del Comune di Pordenone, dell'immobile di seguito descritto, necessario alla realizzazione dell'Opera 12.19 - "Realizzazione nuova scuola secondaria di primo grado nel quartiere di Torre", di proprietà del soggetto sotto riportato:

a) Comune di Pordenone
Catasto Terreni
Fg. 22 Mapp. 101
Superficie: Mq. 1.620,00
Qualità: Vigneto
Classe: 1
RD: 20,92 - RA: 11,71
Superficie da Espropriare: mq. 1.620,00
Indennità di Esproprio: €. /mq. 25,00 x mq. 1.620,00 = € 40.500,00
Ditta:
(Omissis) - proprietà per 1/1;

(Omissis)

Dirigente del Settore IV - arch. Rinaldi Ivo (tel. 0434/392447)
Responsabile del Procedimento - arch. Del Mestre Tiziano (tel. 0434/392402)
Responsabile dell'UOS patrimonio-espropri - dott.ssa Cigana Silvia (tel. 0434/392454)
Referente della pratica espropriativa - geom. Adriano Erodi (tel. 0434/392403)
E-Mail: patrimonio@comune.pordenone.it
pec : comune.pordenone@certgov.fvg.it

Pordenone, 27 dicembre 2021

IL DIRIGENTE DEL SETTORE IV:
arch. Ivo Rinaldi

22_2_3_AVV_COM PRATA DI PORDENONE 50 PRGC_017

Comune di Prata di Pordenone (PN)

Avviso di deposito relativo all'adozione della variante n. 50 al PRGC ed apposizione vincolo preordinato all'esproprio dell'opera pubblica 14/2021 "Realizzazione opere fisse per il trasbordo delle acque dallo scolo Palù all'ambito golenale del fiume Meduna, completamento con realizzazione di gruppo di pompaggio fisso (idrovora). Codice intervento: D21-prapn-2238.

IL RESPONSABILE INCARICATO DI P.O.

Vista la L.R. 05/2007 come modificata dalla L.R. 12/2008 ed il relativo D.P.G.R. n. 086/Pres. Del 25.03.2008

RENDE NOTO

- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 27.12.2021, immediatamente esecutiva, è stato approvato il progetto preliminare dell'opera pubblica n. 14/2021 che costituisce variante allo strumento urbanistico vigente;
- che i relativi elaborati saranno depositati presso l'ufficio tecnico Conservazione Patrimonio per la durata di trenta giorni effettivi, dal giorno 03.01.2022 al giorno 02.02.2022 affinchè chiunque possa prenderne visione di tutti i loro elementi;
- che entro tale periodo di deposito chiunque può presentare al Comune osservazioni;
- che nel medesimo termine i proprietari degli immobili vincolati dallo strumento urbanistico adottato potranno presentare opposizioni.

Prata di Pordenone, 3 gennaio 2022

IL RESPONSABILE INCARICATO DI P.O.:
dott. Alessandro Bertoia

22_2_3_AVV_COM RIGOLATO VAR 28 PRGC_002

Comune di Rigolato (UD)

Avviso di approvazione della variante n. 28 al Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO

Visto l'art. 63 sexies della L.R. 5/2007 e successive modifiche ed integrazioni,

RENDE NOTO

che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 59 del 21.12.2021, immediatamente esecutiva, avente per oggetto: "APPROVAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA N. 28 AL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE (P.R.G.C.) DI RIGOLATO", è stata approvata la variante di livello comunale n. 28 al P.R.G.C. del Comune di Rigolato inerente modifiche generali allo strumento urbanistico.

Rigolato, 27 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO:
p.i. Fabio D'Andrea

22_2_3_AVV_COM SAN DANIELE DEL FRIULI VAR 100 PRGC SCUOLA EQUESTRE_020

Comune di San Daniele del Friuli (UD)

Avviso di adozione della variante al PRGC n. 100 denominata "Scuola equestre".

IL SINDACO

Visto l'art. 63 sexies co. 2 della L.R. n. 5 del 23.02.2007 e s.m.i. ;

RENDE NOTO

- Che con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 96 del 29.12.2021, esecutiva ai sensi di legge, il Comune di San Daniele del Friuli ha adottato la Variante al PRG n. 100 denominata "SCUOLA EQUESTRE";
- Che presso l'Ufficio Urbanistica è depositata per (30) trenta giorni effettivi, dalla data di inserzione sul BUR, la deliberazione di adozione con i relativi elaborati progettuali adottati, affinché chiunque possa prendere visione;
- Che entro il periodo di deposito, chiunque potrà presentare al Comune osservazioni e nel medesimo termine i proprietari degli immobili vincolati dalla variante urbanistica possono presentare opposizioni sulle quali il Comune è tenuto a pronunciarsi specificatamente;

Per informazioni tecniche Arch. Alessandro Casagrande - tel. 0432 946515
e_mail: a.casagrande@san-daniele.it

San Daniele del Friuli, 3 gennaio 2022

IL SINDACO:
Pietro Valent

22_2_3_AVV_COM SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO DECR ESPR 1-2021_008

Comune di San Martino al Tagliamento (PN)

Decreto di esproprio 13 dicembre 2021, n. 1. Lavori di "sistemazione idraulica a salvaguardia dell'abitato di Saletto Mazzurin in Comune di San Martino al Tagliamento". Espropriazione per pubblica utilità. Decreto di esproprio ai sensi dell'art. 23 del DPR 327/01 e s.m.i. (Estratto).

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA - LAVORI PUBBLICI

(Omissis)

DECRETA

1. Di disporre ai sensi e per gli effetti dell'art. 20, comma 11 e 14, dell'art. 26 comma 11 e dell'art. 23 del D.P.R. 327/2001, a favore del Comune di San Martino al Tagliamento (c.f. 00203720933) con sede in Piazza Umberto I° n. 1, l'espropriazione degli immobili interessati dai lavori di sistemazione idraulica a salvaguardia dell'abitato di Saletto Mazzurin in Comune di San Martino al Tagliamento" in Comune di San Martino al Tagliamento:

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 521 ex 286p di mq 20,00
DITTA PROPRIETARIA
-TRUANT ANTONINO nato a VALVASONE (PN) il 01/01/1944 codice fiscale TRNNNN44A01L657D Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 94,60

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 523 ex 36p di mq 120,00
DITTA COMPROPRIETARIA
-SCODELLARO GIOVANNI PIETRO nato in FRANCIA (EE) il 10/03/1959 codice fiscale SCDGNN59C10Z110M Proprietà per 1/4
-SCODELLARO NADIA nata a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 05/09/1952 codice fiscale SCDNDA52P45H999E Proprietà per 1/4
-SCODELLARO NARCISO nato a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 26/08/1949 codice fiscale SCDNCS49M26H999M Proprietà per 1/4
-SCODELLARO SILVANO nato a FRANCIA (EE) il 26/03/1962 codice fiscale SCDSVN62C26Z110Y Proprietà per 1/4
Indennità definitiva d'esproprio € 819,60 da dividere pro-quota

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 525 ex 35p di mq 39,00
Foglio 6 Mappale 526 ex 7p di mq 1,00
Foglio 6 Mappale 528 ex 451p di mq 138,00
Foglio 6 Mappale 531 ex 8p di mq 110,00
Foglio 6 Mappale 534 di mq 40,00
Foglio 6 Mappale 535 di mq 10,00
DITTA PROPRIETARIA
-COCCOLO ENNIO nato a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 08/09/1955 codice fiscale CCCNNE55P08H999R Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 2.754,70

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 550 ex 28p di mq 75,00
Foglio 6 Mappale 552 ex 311p di mq 50,00
Foglio 6 Mappale 578 ex 461p di mq 139,00
Foglio 6 Mappale 575 ex 363p di mq 30,00
Foglio 6 Mappale 573 ex 236p di mq 20,00
Foglio 6 Mappale 571 ex 364p di mq 25,00
DITTA PROPRIETARIA
-COCOLO NORMA nata a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 06/02/1950 codice fiscale CCLNRM50B46H999E Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 3.206,94

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 554 ex 27p di mq 90,00
Foglio 6 Mappale 556 ex 16p di mq 90,00
Foglio 6 Mappale 558 ex 14p di mq 80,00
Foglio 6 Mappale 580 ex 276p di mq 60,00
DITTA PROPRIETARIA
-VOLPATTI ELVER nato a SPILIMBERGO (PN) il 11/07/1965 codice fiscale VLPLVR65L11I904V
Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 4.528,40

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 560 ex 21p di mq 235,00
DITTA PROPRIETARIA
-ABITANTI DI AURAVA
(PARROCCHIA DI SAN LORENZO MARTIRE - ABITANTI DI AURAVA SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA)
Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 1.111,55

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 562 ex 24p di mq 485,00
DITTA PROPRIETARIA
-VOLPATTI ELVER nato a SPILIMBERGO (PN) il 11/07/1965 codice fiscale VLPLVR65L11I904V
Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 4.588,10

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6
Mappale 564 ex 28p di mq 105,00
Mappale 565 di mq 5,00
DITTA PROPRIETARIA
-PAGNUCCO DIEGO nato a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 19/11/1949 codice fiscale PGNDGI49S19H999J Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 1.502,60

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 156 ex 60p di mq 425,00
DITTA PROPRIETARIA
-COCCOLO LUIGI nato a VALVASONE (PN) il 26/06/1937 codice fiscale CCLLGU37H26L657X
Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 2.902,75

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 161 ex 50p di mq 160,00
Foglio 7 Mappale 158 ex 141p di mq 700,00
DITTA PROPRIETARIA
-GATTOLINI GIAMPAOLO nato a SACILE (PN) il 08/12/1963 codice fiscale GTTGPL63T08H657H
Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 14.018,00

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 163 ex 148p di mq 275,00
DITTA PROPRIETARIA
-LENARDON REGINA nata a VALVASONE (PN) il 18/02/1946 codice fiscale LNRRGN46B58L657B
Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 1.300,75

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 165 ex 147p di mq 400,00
DITTA PROPRIETARIA
-PAGNUCCO GIOVANNI nato a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 28/09/1948 codice fiscale PGNGNN48P28H999L Proprietà per 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 3.260.00

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 13 Mappale 342 ex 18p di mq 500,00
DITTA PROPRIETARIA
-TRUANT GIO BATTA nato a Valvasone il 26/04/1941 TRNGTT41D26L657Q Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 3.415,00

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 519 ex 252p di mq 40,00
DITTA COMPROPRIETARIA
-ROSSI GIANCARLA nata a SPILIMBERGO il 01/03/1952 codice fiscale RSSGCR52C41I904Y Proprietà per 6/10
- VOLPATTI GILDO nato a SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA il 22/12/1947 codice fiscale VLPGLD47T22H891F Proprietà per 1/10
- VOLPATTI DAMIANO nato a SPILIMBERGO il 24/06/1986 codice fiscale VLPDMN86H24I904T Proprietà per 1/10
- VOLPATTI LUCA nato a SPILIMBERGO il 04/08/1979 codice fiscale VLPLCU79M04I904V Proprietà per 1/10
- VOLPATTI VALERIA nata a SPILIMBERGO il 19/07/1975 codice fiscale VLPVLR75L59I904A Proprietà per 1/10
Indennità definitiva d'esproprio € 326,00 da dividere pro-quota

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 537 ex 33p di mq 20,00
DITTA PROPRIETARIA
-COCOLO MARIO nato a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 21/09/1962 codice fiscale CCLMRA62P21H999H Proprietà 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 163,00

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 539 ex 32p di mq 50,00
Foglio 6 Mappale 540 di mq 5,00
Foglio 6 Mappale 542 ex 266p di mq 35,00
DITTA COMPROPRIETARIA
-DE ROSA LUCIA nata a SAN VITO AL TAGLIAMENTO (PN) il 20/01/1966 codice fiscale DRSLCU66A60I403V Nuda proprietà 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 425,75

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 544 ex 31p di mq 22,00
DITTA COMPROPRIETARIA
- DEL BON MARA nata a SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN) il 16/09/1950 codice fiscale DLBMRA50P56H999C Proprietà 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 104,06

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 546 ex 30p di mq 35,00
Foglio 6 Mappale 548 ex 29p di mq 30,00

Foglio 6 Mappale 567ex 25p di mq 60,00
DITTA PROPRIETARIA
-SALVADOR CLAUDIA nata a SAN VITO AL TAGLIAMENTO (PN) il 19/12/1970 codice fiscale SLVCLD70T59I403T Proprieta' 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 1.018,75

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 577 ex 477p di mq 120,00
DITTA PROPRIETARIA
-SALVADOR SERGIO nato a SAN VITO AL TAGLIAMENTO (PN) il 06/06/1965 codice fiscale SLVSRG65H06I403L Proprietà 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 978,00

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 6 Mappale 569 ex 288p di mq 235,00
DITTA PROPRIETARIA
-SALVADOR FRANCO nato a VALVASONE (PN) il 25/10/1946 codice fiscale SLVFNC46R25L657Q Proprietà 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 1.605,05

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 150 ex 38p di mq 380,00
DITTA PROPRIETARIA
-VOLPATTI ENRICO GIUSEPPE nato a SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA il 23/06/1947 codice fiscale VLPNCG47H23H891V Proprietà per 1/1
Indennità definitiva d'esproprio € 1.797,40

CATASTO TERRENI - COMUNE DI SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO (PN)
Foglio 7 Mappale 152 ex 7p di mq 5,00
Foglio 7 Mappale 154 ex 8p di mq 5,00
DITTA PROPRIETARIA
-CONCATO FRANCESCO nato a SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA (PN) il 12/07/1958 codice fiscale CNCFNC58L12H891M Proprietà 1000/1000
Indennità definitiva d'esproprio € 47,30
liquidate nei termini indicati in premessa a seguito d'accettazione;

2. di dare atto, ai sensi dell'art. 23, comma 1 lett. f) del D.P.R. 327/2001 e s.m.i. che il passaggio della proprietà oggetto della espropriazione è disposta la condizione sospensiva che il medesimo decreto sia successivamente notificato;

(Omissis)

7. di dare, infine atto che avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al competente T.A.R. ai sensi dell'articolo 53 TU entro 60 giorni dal ricevimento, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato, entro 120 giorni dallo stesso termine.

(omissis)

San Martino al Tagliamento, 13 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA - LL.PP.:
dott. Francesco Del Bianco

22_2_3_AVV_COM SAURIS 31 PRGC_009

Comune di Sauris (UD) - Area tecnico-manutentiva - Settore urbanistica e gestione del territorio

Avviso di approvazione della variante n. 31 al Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO DEL SETTORE URBANISTICA E GESTIONE DEL TERRITORIO

Vista la L.R. 23/02/2007 n.5 e s.m.i.;

RENDE NOTO

che il Consiglio comunale di Sauris con propria deliberazione n.52 di data 24/12/2021, dichiarata immediatamente eseguibile a norma di legge, ha approvato la variante n.31 al Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.) dopo essersi pronunciato sulle osservazioni pervenute in merito.

Sauris, 30 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO DEL SETTORE URBANISTICA E GESTIONE DEL TERRITORIO:
per. ind. Luca Chiaruttini

22_2_3_AVV_COM SAURIS 32 PRGC_012

Comune di Sauris (UD) - Area tecnico-manutentiva - Settore urbanistica e gestione del territorio

Avviso di deposito relativo all'adozione della variante n. 32 al Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO DEL SETTORE URBANISTICA E GESTIONE DEL TERRITORIO

Visto l'art. 63 sexies, comma 2 della L.R. 23 febbraio 2007, n. 5;

RENDE NOTO

che con deliberazione consiliare n.53 del 24/12/2021, immediatamente esecutiva, il Comune di Sauris ha adottato la variante n.32 al Piano Regolatore Generale Comunale.

Successivamente alla presente pubblicazione, la variante in parola sarà depositata presso la Segreteria comunale, in tutti i suoi elementi, per la durata di trenta giorni effettivi affinché chiunque possa prenderne visione.

Del deposito verrà data notizia con apposito avviso pubblicato all'Albo comunale e sul sito web del Comune.

Entro il periodo di deposito chiunque può presentare al Comune osservazioni alla variante. Nel medesimo termine i proprietari degli immobili vincolati dalla variante possono presentare opposizioni.

Sauris, 30 dicembre 2021

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO DEL SETTORE URBANISTICA E GESTIONE DEL TERRITORIO:
per. ind. Luca Chiaruttini

22_2_3_AVV_COM SESTO AL REGHENA VAR 1 PCCA_018

Comune di Sesto al Reghena (PN)

Avviso di deposito relativo all'adozione della variante n. 1 al Piano comunale di classificazione acustica.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO

Visto il D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni ,
Vista la L.R. 16/2007, Titolo II e successive modifiche ed integrazioni ,
Vista la L. 447/1995 e successive modifiche ed integrazioni ,
Visto il D.Lgs. 267/2000 e successive modifiche ed integrazioni ,
Visto la L.R. 21/2003 e successive modifiche ed integrazioni ,

RENDE NOTO

che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 49 del 29.12.2021, esecutiva il 29.12.2021, è stata

adottata la variante n. 1 al Piano Comunale di Classificazione Acustica.
Ai sensi dell'art. 23 della L.R. 16/2007 e successive modifiche ed integrazioni, la deliberazione di adozione, divenuta esecutiva, con i relativi elaborati, viene depositata presso la Segreteria Comunale per la durata di trenta giorni effettivi, dal 12.01.2022 al 22.02.2022 compreso, affinché chiunque possa prenderne visione in tutti i suoi elementi, durante le ore di apertura al pubblico degli uffici comunali.
Entro il periodo di deposito, e pertanto entro il giorno 22 febbraio 2022, chiunque può presentare al Comune osservazioni. Nel medesimo termine i proprietari degli immobili vincolati dalla variante al Piano possono far pervenire opposizioni sulle quali il Comune è tenuto a pronunciarsi specificatamente.

Sesto al Reghena, 3 gennaio 2022

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO:
geom. Edi Innocente

22_2_3_AVV_COM VIVARO VAR 27 PRGC_019

Comune di Vivaro (PN)
Avviso di approvazione della variante n. 27 al Piano regolatore generale comunale.

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA

Visto l'art. 63 sexies, comma 7 della L.R. n. 05 del 23/02/2007;

RENDE NOTO

che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 28/12/2021, esecutiva il 28/12/2021, è stata approvata la variante n. 27 al Piano Regolatore Generale Comunale.

Vivaro, 3 gennaio 2022

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE:
arch. Luca Cleva

22_2_3_CNC_AMM PERS GRAD DEF D TECN_1_TESTO

Direzione centrale autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione - Servizio amministrazione personale regionale - Trieste
Avviso relativo al concorso pubblico per titoli ed esami per l'assunzione di 9 unità di personale nella categoria D, posizione economica D1, profilo professionale specialista tecnico, con contratto di lavoro a tempo pieno ed indeterminato, presso l'Amministrazione regionale, finalizzato alla copertura di posizioni che presentano caratteristiche prevalentemente ingegneristiche, architettoniche, urbanistiche, pubblicato sul Supplemento del Bollettino Ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia n. 40 del 30 dicembre 2019 al BUR n. 52 del 27 dicembre 2019. Approvazione graduatoria definitiva.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

Con riferimento al "concorso pubblico per titoli ed esami per l'assunzione di 9 unità di personale nella categoria D, posizione economica D1, profilo professionale specialista tecnico, con contratto di lavoro a tempo pieno ed indeterminato, presso l'Amministrazione regionale, finalizzato alla copertura di posizioni che presentano caratteristiche prevalentemente ingegneristiche, architettoniche, urbanistiche", di cui al decreto del Direttore centrale autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immi-

grazione n. 4392/AAL dd. 18 dicembre 2019, pubblicato sul Supplemento del Bollettino Ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia n. 40 del 30 dicembre 2019 al BUR n. 52 del 27/12/2019, come previsto dal proprio decreto n. 4616/AAL dd. 30 dicembre 2021 di approvazione della graduatoria definitiva, tenuto conto del D.Lgs. n. 196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali) e del Regolamento UE n. 679/2016 (GDPR - General Data Protection Regulation), si allegano al presente Avviso:
Allegato A): graduatoria definitiva del concorso pubblico per titoli ed esami per l'assunzione di 9 unità di personale nella categoria D, posizione economica D1, profilo professionale specialista tecnico, con contratto di lavoro a tempo pieno ed indeterminato, presso l'Amministrazione regionale, finalizzato alla copertura di posizioni che presentano caratteristiche prevalentemente ingegneristiche, architettoniche, urbanistiche;
Allegato B): candidati vincitori del concorso di cui trattasi, sotto condizione dell'accertamento del possesso dei requisiti per l'ammissione all'impiego e di quelli previsti dal bando di concorso;
Allegato C): candidati idonei del concorso di cui trattasi, sotto condizione dell'accertamento del possesso dei requisiti per l'ammissione all'impiego e di quelli previsti dal bando di concorso.
La graduatoria rimane vigente per un periodo di tre anni, non prorogabile, dalla data della presente pubblicazione; l'Amministrazione regionale si riserva la facoltà di procedere allo scorrimento della graduatoria degli idonei per la copertura di ulteriori posti resisi vacanti.

Trieste, 30 dicembre 2021

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO:
dott. Massimo Zanelli

Allegato A

CONCORSO PUBBLICO PER TITOLI ED ESAMI PER LA COPERTURA DI N. 9 POSTI DI CATEGORIA D, POSIZIONE ECONOMICA D1, PROFILO PROFESSIONALE SPECIALISTA TECNICO, CON CONTRATTO DI LAVORO A TEMPO PIENO ED INDETERMINATO, PRESSO L'AMMINISTRAZIONE REGIONALE, FINALIZZATO ALLA COPERTURA DI POSIZIONI CHE PRESENTANO CARATTERISTICHE PREVALENTEMENTE INGEGNERISTICHE/ARCHITETTONICHE/URBANISTICHE

GRADUATORIA DEFINITIVA

	COGNOME	NOME	PUNTEGGIO COMPLESSIVO	TITOLO DI RISERVA	TITOLO DI PREFERENZA
1	SERIO	MARCO	60,00		
2	DEL ROSSO	PATRIZIA	59,30		
3	MION	ADRIANO	59,25		
4	GIORDANO	MARA	59,00		
5	FRAGASSO	MARTA	57,50		
6	FLORA	BRUNA	57,25		
7	ROPPA	AGNESE	57,00		
8	CICUTTIN	EMANUELE	55,50		
9	SFERCO	ERIK	55,35		
10	SLAVICH	MARCO	55,00		
11	BOVENZI	GIADA	54,50		
12	MELENDEZ	FRANCESCA GIULIA	54,30		
13	DI GIUSTO	LUCA	54,25		
14	CASTA	MATTEO	54,00		
15	SNIDER	PAOLO	53,30		
16	HAGER	STEFANO	53,25		
17	WOLF	SILVIA	53,00		
18	BUZZOLO	FEDERICO	52,75		
19	PINAT	STEFANIA	52,70		
20	ELLERO	ANDREA	52,60		
21	BORTOLAN	GIANLUCA	52,50		
22	VERETTONI	SILVIA	52,40		
23	SPADARO	MASSIMILIANO	52,35		
24	SVETINA	ANDREA	52,30		
25	CREVATIN	LARA	52,25		
26	MIAN	STEFANIA	52,00		
27	PITACCO	ELETTRA	51,65		
28	NADAIA	CHIARA	51,60	SI'	
29	PANTAROTTO	ANNA	51,50		
30	ARTENI	ANNA	51,00		
31	MARRA	ROBERTA	50,75		
32	PIASENTE	MATTEO	50,10	SI'	
33	BETTUZZI	CHIARA	50,00		
34	MIANI	MARCO	49,50		
35	MARCHESI	ANDREA	49,25	SI'	
36	DIONIS	FEDERICO	49,00		
37	CECCHINI	BARBARA	48,50	SI'	
38	ZOMERO	LORENA	48,25		
39	DE LUCA	VALENTINA	48,00		
40	CASALAZ	GIANLUCA	47,75		
41	LIPEZ	FEDERICA	47,60		
42	CEPPARO	GAIA	47,50		
43	GUION	DORIS	47,30		
44	FRANCESCUT	EMILIANO	47,25		
45	MARINO	SEFORA	47,20		
46	CEFALU'	GIULIA	47,00		SI'
47	CUK	DAVIDE	47,00		
48	GIORGIUTTI	GIACOMO	46,75		
49	PICECH	FEDERICO	46,00		
50	BRATOS	GIULIA	45,50		
51	LAMPE	MICHELE	45,30		
52	FUCHS	JENNJ	45,25		
53	NOACCO	CRISTIAN	44,50		
54	PESSA	TERESA	44,25		
55	SANCIN	LJUBA	44,00		

Allegato B

CONCORSO PUBBLICO PER TITOLI ED ESAMI PER LA COPERTURA DI N. 9 POSTI DI CATEGORIA D, POSIZIONE ECONOMICA D1, PROFILO PROFESSIONALE SPECIALISTA TECNICO, CON CONTRATTO DI LAVORO A TEMPO PIENO ED INDETERMINATO, PRESSO L'AMMINISTRAZIONE REGIONALE, FINALIZZATO ALLA COPERTURA DI POSIZIONI CHE PRESENTANO CARATTERISTICHE PREVALENTEMENTE INGEGNERISTICHE/ARCHITETTONICHE/URBANISTICHE

CANDIDATI VINCITORI

	COGNOME	NOME
1	SERIO	MARCO
2	DEL ROSSO	PATRIZIA
3	MION	ADRIANO
4	GIORDANO	MARA
5	FRAGASSO	MARTA
6	NADAIA	CHIARA
7	PIASENTE	MATTEO
8	MARCHESI	ANDREA
9	CECCHINI	BARBARA

Allegato C

CONCORSO PUBBLICO PER TITOLI ED ESAMI PER LA COPERTURA DI N. 9 POSTI DI CATEGORIA D, POSIZIONE ECONOMICA D1, PROFILO PROFESSIONALE SPECIALISTA TECNICO, CON CONTRATTO DI LAVORO A TEMPO PIENO ED INDETERMINATO, PRESSO L'AMMINISTRAZIONE REGIONALE, FINALIZZATO ALLA COPERTURA DI POSIZIONI CHE PRESENTANO CARATTERISTICHE PREVALENTEMENTE INGEGNERISTICHE/ARCHITETTONICHE/URBANISTICHE

CANDIDATI IDONEI

	COGNOME	NOME
1	FLORA	BRUNA
2	ROPPA	AGNESE
3	CICUTTIN	EMANUELE
4	SFERCO	ERIK
5	SLAVICH	MARCO
6	BOVENZI	GIADA
7	MELENDEZ	FRANCESCA GIULIA
8	DI GIUSTO	LUCA
9	CASTA	MATTEO
10	SNIDER	PAOLO
11	HAGER	STEFANO
12	WOLF	SILVIA
13	BUZZOLO	FEDERICO
14	PINAT	STEFANIA
15	ELLERO	ANDREA
16	BORTOLAN	GIANLUCA
17	VERETTONI	SILVIA
18	SPADARO	MASSIMILIANO
19	SVETINA	ANDREA
20	CREVATIN	LARA
21	MIAN	STEFANIA
22	PITACCO	ELETTRA
23	PANTAROTTO	ANNA
24	ARTENI	ANNA
25	MARRA	ROBERTA
26	BETTUZZI	CHIARA
27	MIANI	MARCO
28	DIONIS	FEDERICO
29	ZOMERO	LORENA
30	DE LUCA	VALENTINA
31	CASALAZ	GIANLUCA
32	LIPEZ	FEDERICA
33	CEPPARO	GAIA
34	GUION	DORIS
35	FRANCESCUT	EMILIANO
36	MARINO	SEFORA
37	CEFALU'	GIULIA
38	CUK	DAVIDE
39	GIORGIUTTI	GIACOMO
40	PICECH	FEDERICO
41	BRATOS	GIULIA
42	LAMPE	MICHELE
43	FUCHS	JENNJ
44	NOACCO	CRISTIAN
45	PESSA	TERESA
46	SANCIN	LJUBA

22_2_3_CNC_ARCS-CENTRO CEFORMED BANDO AMM CORSO TRIENN FORM MMG_005

Azienda regionale di coordinamento per la salute - Arcs - Udine - Ceformed - Monfalcone (GO)

Concorso per l'ammissione, ai sensi del DLgs. n. 368/1999, al corso triennale di formazione specifica in medicina generale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, triennio 2021/2024 (posti a concorso n. 57).

I candidati ammessi sono convocati, per sostenere la prova scritta, il giorno mercoledì 23 febbraio 2022 alle ore 09.30 presso i locali di UDINE E GORIZIA FIERE SPA - Via della Vecchia Filatura 10/1 Torreano di Martignacco UD.

I candidati dovranno presentarsi muniti di:
- valido documento di riconoscimento (originale)
- fotocopia documento di riconoscimento
- valido green pass (certificazione verde Covid-19) anche in versione cartacea
- modulo di autocertificazione Covid-19

L'elenco dei candidati ammessi verrà pubblicato sul sito di ARCS nella pagina dedicata al concorso in oggetto. I candidati convocati che non si presentano alla selezione nella sede, nel giorno e nell'ora indicati saranno considerati rinunciatari al concorso

Monfalcone, 29 dicembre 2021

IL DIRETTORE:
Elena Cussigh

22_2_3_CNC_AS FO GRAD 3 CONCORSI_015

Azienda sanitaria "Friuli Occidentale" - AS FO - Pordenone

Graduatorie di merito di concorsi pubblici, per titoli ed esami.

Ai sensi dell'art. 18 del D.P.R. n. 483/1997, si rende noto le graduatorie e gli esiti dei seguenti concorsi pubblici:

- Concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura, a tempo indeterminato, di n. 2 posti di dirigente veterinario di igiene degli allevamenti e delle produzioni zootecniche, il cui esito è stato approvato con decreto n. 1203 del 23.12.2021:

1a Graduatoria Medici Veterinari specialisti alla data di scadenza del bando

1	LOMBARDO TINA	76,115
2	SCAINI LORIS	59,517
3	ZAMPERONI DANIELA	56,301

2a Graduatoria Medici Veterinari in formazione specialistica alla data di scadenza del bando

1	BORIN ELISA	68,000
2	VICARI VERONICA	64,000

- Concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura, a tempo indeterminato, di n. 1 posto di dirigente medico di neuropsichiatria infantile, il cui esito è stato approvato con decreto n. 1209 del 23.12.2021

1a Graduatoria Medici specialisti alla data di scadenza del bando

1	ARBIZZANI ANNALISA	82,548

2a Graduatoria Medici in formazione specialistica alla data di scadenza del bando

1	LONARDI ANNALISA	70,543
2	BASILE CONSUELO	70,377

- Concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura, a tempo indeterminato, di n. 3 posti di dirigente medico di patologia clinica (laboratorio analisi chimico-cliniche e microbiologia), il cui esito è stato approvato con decreto n. 1241 del 29.12.2021

2a Graduatoria Medici in formazione specialistica alla data di scadenza del bando

1	BIASOTTO ALESSIA	76,076

IL RESPONSABILE SS GESTIONE OPERATIVA
PERSONALE AZIENDALE DIPENDENTE:
dott.ssa Franca Bruna

22_2_3_CNC_ASP ITIS BANDO 1 DIRIG CONTABILE_016

Azienda pubblica di servizi alla persona ITIS - Trieste
Concorso pubblico per un posto di “Dirigente contabile”.

È indetto il concorso pubblico per titoli ed esami per un posto a tempo indeterminato di “Dirigente contabile”.
Termine presentazione domande: trenta giorni dalla data di pubblicazione dell’avviso sulla Gazzetta Ufficiale. Testo del bando e schema di domanda sono disponibili sul sito www.itis.it alla sezione Bandi e Avvisi - Ricerche di risorse umane. Per informazioni rivolgersi all’Ufficio Personale dell’A.S.P. ITIS, via Pascoli 31, 34129 Trieste, tel. 040/3736222. - personale@itis.it.

IL DIRIGENTE AMMINISTRATIVO:
E. Brischia

22_2_3_CNC_ASU GI INCARICO SC ORTOPEDIA MONFALCONE_0_INTESTAZIONE_013

Azienda sanitaria universitaria “Giuliano Isontina” - ASU GI - Trieste
Avviso pubblico, per titoli e colloquio, per l’affidamento di un incarico quinquennale di Direttore della Struttura complessa “Ortopedia e Traumatologia” - Presidio ospedaliero Gorizia-Monfalcone.

In esecuzione del decreto n. 1136 dd. 30/12/2021 del Direttore Generale, è indetto l'avviso pubblico, per titoli e colloquio, relativo all'incarico quinquennale di

DIREZIONE DELLA STRUTTURA COMPLESSA
"ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA"
PRESIDIO OSPEDALIERO GORIZIA-MONFALCONE

Profilo professionale: Medico

Disciplina: Orotpedia e Traumatologia

L'incarico sarà conferito dal Direttore Generale con le modalità e alle condizioni previste dall'art. 15 del D. Lgs n. 502/1992 e successive modifiche ed integrazioni, dal D.P.R. n. 484/1997, per le parti applicabili, dal D.L. n. 158/2012 convertito in legge n. 189/2012, nonché dalle "*Direttive agli enti del servizio sanitario regionale per il conferimento degli incarichi di direzione di struttura complessa per la dirigenza medica-sanitaria nei medesimi enti, in applicazione dell'art. 4 del D.L. n. 158/2012, convertito nella Legge n. 189/2012*", approvate con deliberazione di Giunta Regionale - Regione Friuli Venezia Giulia – n. 513 del 28 marzo 2013 (di seguito più brevemente *Direttive* Regionali) e successive integrazioni apportate dalla deliberazione GR n. 445/13.03.2015.

REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

Per la partecipazione all'avviso, i candidati dovranno essere in possesso dei seguenti requisiti:

SPECIFICI (art. 5, DPR 10 dicembre 1997, n 484)

a) iscrizione all'Ordine dei Medici, ovvero iscrizione al corrispondente albo professionale di uno dei paesi dell'Unione Europea, fermo restando, in questo caso, l'obbligo dell'iscrizione all'albo in Italia, prima dell'assunzione in servizio;

b) anzianità di servizio di sette anni, di cui cinque nella disciplina o in disciplina equipollente, e specializzazione nella disciplina o in disciplina equipollente, ovvero anzianità di servizio di dieci anni nella disciplina richiesta per la presente procedura.

Le tabelle delle discipline (specializzazioni e servizi) equipollenti sono contenute nel D.M. 30/01/1998, e s.m.i.
Per il calcolo dell'anzianità di servizio si fa riferimento a quanto disposto dagli artt. 10, 11, 12 e 13 D.P.R. n. 484/97 e dal D. M. n. 184/00.
Ai fini dell'ammissione e della valutazione dei titoli, i servizi resi presso istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di diritto privato, verranno valutati solo se svolti presso Istituti che abbiano adeguato i rispettivi ordinamenti del personale alle disposizioni del D.Lgs. 502/92 e s.m e i., con riferimento all'assunzione del candidato mediante procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 15-undecies del D.Lgs. 502/92 e s.m. e i, all'art. 25 del D.P.R. 761/79 ed all'art. 18 c. 2-bis del D.L. 148/17 convertito dalla L. 172/17.
Ai fini dell'ammissione e della valutazione dei titoli, i servizi prestati all'estero, qualora equiparabili a quelli prestati dal personale del ruolo sanitario, saranno valutati come il corrispondente servizio prestato nel territorio nazionale, se riconosciuti dall'autorità italiana competente ai sensi della legge 10 luglio 1960, n. 735 , e s.m.i.
E' valutato il servizio non di ruolo a titolo di incarico, di supplenza o in qualità di straordinario, ad esclusione di quello prestato con qualifiche di volontario, di precario, di borsista o similari, ed il servizio di cui al c. 7 del D. L. n. 817/78, convertito con modificazioni nella L. n. 54/79, nonché il triennio di formazione ex art. 17 D.P.R. n. 761/79. E' valutabile altresì ai sensi del D. M. n. 184/00, nell'ambito del requisito di anzianità di servizio di sette anni richiesto ai medici in possesso di specializzazione dall'art. 5, c. 1, lett. b) del D.P.R. n. 484/97, il servizio prestato in regime convenzionale a rapporto orario presso le strutture a diretta gestione delle Aziende Sanitarie e del Ministero della Sanità in base ad accordi nazionali. Il suddetto servizio è valutato con riferimento all'orario settimanale svolto rapportato a quello dei medici dipendenti delle Aziende

sanitarie. Il servizio è valutabile per la disciplina oggetto del rapporto convenzionale con riferimento alla specializzazione in possesso. Per i cittadini degli altri Paesi dell'Unione europea è necessario il possesso dei corrispondenti servizi e/o specializzazione previsti, acquisiti nel rispettivo stato di appartenenza e riconosciuti dal competente Ministero.

c) curriculum professionale conforme ai contenuti previsti dall'art. 8, c. 3, DPR 484/97, in cui sia documentata la specifica attività professionale e l'adeguata esperienza di cui all'art. 6, DPR medesimo;

d) attestato di formazione manageriale di cui all'art. 5, comma 1, lett. d., del DPR n. 484/1997. Fino all'espletamento del primo corso gli incarichi sono conferibili senza attestato, fermo restando l'obbligo di conseguirlo nel primo corso utile. Il mancato superamento del primo corso di formazione, attivato successivamente al conferimento dell'incarico, determina la decadenza dell'incarico stesso.

GENERALI (art. 1, DPR 10 dicembre 1997, n 483)

1) cittadinanza italiana salve le equiparazioni stabilite dalle leggi vigenti o cittadinanza di uno dei paesi dell'Unione Europea, nonché i soggetti richiamati dall'art. 38 del D.Lgs 30/03/01, n. 165;

2) idoneità fisica all'impiego

3) titolo di studio per l'accesso alle rispettive carriere.

Non possono altresì accedere agli impieghi coloro che siano esclusi dall'elettorato attivo nonché coloro che siano stati dispensati, destituiti o licenziati da una pubblica amministrazione.

E' garantita la parità e le pari opportunità tra uomini e donne per l'accesso e il trattamento nell'ambito del rapporto di lavoro.

I requisiti di cui sopra, devono essere posseduti alla data di scadenza del termine stabilito nel bando di avviso per la presentazione delle domande di ammissione. La carenza ovvero l'omessa indicazione anche di uno solo di essi, determinerà l'esclusione dalla procedura di selezione.

Ai sensi dell'art. 12 c. 1 delle citate Direttive regionali di cui alla D.G.R. 513/2013, l'accertamento sul possesso dei requisiti generali e dei requisiti specifici di cui alle lettere a) e b) verrà effettuato d'ufficio dall'Azienda e, in caso di eventuali carenze rilevate, la conseguente esclusione del candidato sarà disposta con provvedimento motivato. Un tanto verrà notificato all'interessato con nota lettera raccomandata A/R o PEC (se indicata in fase di registrazione).

DEFINIZIONE DEL PROFILO PROFESSIONALE DEL DIRIGENTE DA INCARICARE QUALE DIRETTORE DELLA SC DI ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA
PRESIDIO OSPEDALIERO GORIZIA-MONFALCONE

Ai sensi dell'art. 15 c. 7 –bis del D.Lgs. 502/92 e s.m. e i. e dell'art. 7 c. 2 delle Direttive di cui alla D.G.R. 513/13 e s.m. e i., questo documento descrive le principali competenze, cioè le **conoscenze,** le **capacità,** gli **atteggiamenti**, le **responsabilità,** i **comportamenti attesi** e le **relazioni organizzative,** connesse all'incarico dirigenziale di "Direttore della Struttura Complessa: Ortopedia e Traumatologia del Presidio Ospedaliero Gorizia-Monfalcone dell'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliana Isontina ASUGI costituita a decorrere dall'1/1/2020 e derivante dall'accorpamento dell'ASUI di Trieste e di parte dell'A.A.S. n. 2 "Bassa Friulana – Isontina" con Decreto del Presidente della Regione F.V.G. n. 0223 / Pres del 20.12.2019.
Tali competenze sono di tipo professionale, organizzativo e relazionale.

Il profilo di ruolo è il perno del sistema aziendale di gestione del personale, cui collegare, di volta in volta, la pianificazione delle attività per i cittadini, le procedure di reclutamento e selezione dei professionisti, la graduazione degli incarichi, la stesura dei contratti individuali, la valutazione degli incarichi, l'organizzazione del

lavoro, la profilatura per l'accesso al sistema informativo, l'inserimento lavorativo, la sicurezza sul lavoro, la formazione continua, i programmi di autorizzazione e di accreditamento istituzionale e di eccellenza.

Il contenuto sintetico dell'incarico è il seguente:

dirigere la la "SC Ortopedia e traumatologia " dell'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliana Isontina ASUGI secondo modalità coerenti con le norme di legge, con i più moderni principi di gestione delle organizzazioni sanitarie e della pubblica amministrazione, con gli indirizzi della programmazione sanitaria nazionale e regionale, realizzando attività, prestazioni e processi assistenziali e organizzativi in linea con lo stato dell'arte e finalizzati a garantire i livelli di assistenza previsti dal SSR.

Prestazioni AMBULATORIALI (esclusa Libera Professione)			
	Anno	**Anno**	**gennaio-ottobre**
	2019	**2020**	**2021**
N. prestaz ambualatoriali per pz esterni	20.373	14.694	13.961
N. prestaz ambualatoriali per pz interni	4.911	3466	2607
N. consulenze in PS	9049	6519	6236
totale	**34.333**	**24.679**	**22.804**
Fonte: Oracolo (da CUP WEB)			
RICOVERI (esclusa Libera Professione)			
	Anno	**Anno**	**gennaio-ottobre**
	2019	**2020**	**2021**
Regime ordinario			
n. pazienti accolti (da accettazione + altri reparti)	1.849	1.250	909
n. pazienti dimessi	1.737	1.192	849
n. Giornate di degenza (da SDO)	14.360	10.132	9.012
Posti letto medi ordinari	43	43	43
Tasso di occupazione posti letto ORD	91,92%	65,59%	78,90%
Degenza media (in giorni)	7,8	8	9,7
Presenza media gg (n.)	37,17	25,74	26,61
Fonte: Portale Sissr - 03 Ricoveri Indicatori e Valori e Oracolo			
	Anno	**Anno**	**gennaio-ottobre**
	2019	**2020**	**2021**
Regime Day Hospital			
n. Dimessi	320	217	234
n. Giornate di degenza	333	217	242
n. Accolti in DH	320	217	234
n. Accessi in DH	333	217	242
Posti letto medi DH	4	4	4

Tasso di occupazione dei posti letto DH	26,60%	17,28%	23,37%
Presenza media gg	1,07	0,69	0,93

Principali responsabilità e comportamenti attesi:

Le principali responsabilità attribuite al Direttore di struttura complessa sono riferite a:
- La gestione della leadership
- L'esperienza gestionale
- La gestione e l'esperienza tecnico – professionale

La dotazione organica verrà definita a seguito dell'approvazione dell'Atto aziendale dell'ASUGI", in relazione alla mission e alle funzioni della struttura.

Le **COMPETENZE DISTINTIVE** del Direttore della SC ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA sono rappresentate dalle conoscenze e dalle capacità necessarie a svolgere le funzioni della SC ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA riportate nella tabella 1.

Funzioni della SC Ortopedia e Traumatologia

Luogo di svolgimento dell'incarico:

La SC Ortopedia è un'articolazione del Dipartimento Area Chirurgica del Presidio Ospedaliero di Gorizia e Monfalcone. Il dipartimento costituisce tipologia organizzativa e gestionale volta a dare risposte unitarie flessibili, tempestive, razionali ed esaustive rispetto ai compiti assegnati, nell'ottica di condivisione delle risorse. Il dipartimento, infatti, aggrega strutture organizzative omologhe, omogenee, affini o complementari che perseguono comuni finalità e, pur conservando ciascuna la propria autonomia clinica e professionale, sono tra loro interdipendenti nel raggiungimento degli obiettivi e nell'utilizzo delle risorse umane. È inoltre il luogo dove il Ciclo delle Performance trova reale concretizzazione.

L'attività verrà svolta presso la Struttura Complessa Ortopedia e Traumatologia del P.O. di Gorizia/Monfalcone.

Caratteristiche attuali della Struttura Complessa

Aree di attività:

ORTOPEDIA: prevenzione e cura delle patologie ortopediche con particolare riferimento al settore protesico ed artroscopico, in particolare protesica d'anca, di ginocchio, di spalla.

TRAUMATOLOGIA: prevenzione e cura di tutte la patologia traumatologica, con particolare riferimento alla frattura di femore nell'anziano e alla traumatologia di primo livello. La struttura complessa garantisce attività in regime di pronto soccorso, ricovero ospedaliero ordinario e di day hospital ed attività specialistica ambulatoriale.

Pratica clinica e gestionale specifica

- Il Direttore deve praticare e gestire l'attività di reparto e di sala operatoria (sia in termini generali sia di disciplina specialistica), al fine di ottimizzare la soddisfazione dei bisogni di salute e delle aspettative dell'utenza esterna ed interna, generando valore aggiunto per l'organizzazione. Deve praticare tutte le attività chirurgiche elettive e d'urgenza proprie della specialità, con particolare riferimento alla chirurgia protesica dei distretti articolari, alla chirurgica di revisione protesica, alla chirurgia artroscopica di tutti i distretti articolari con particolare riferimento all'arto inferiore.
- Per tale attività chirurgica il Direttore deve gestire l'attività di tutoraggio per l'acquisizione di competenze di tutti i professionisti dell'equipe a lui affidata.
- Deve gestire in prima persona e coordinare le attività della Struttura Complessa in ambito

Funzioni della SC Ortopedia e Traumatologia

traumatologico, con particolare riferimento agli interventi di traumatologia di base. Tutto ciò con riferimento alle caratteristiche della Struttura Complessa e del Presidio in cui è collocata, nell'ambito della rete HUB e SPOKE, come previsto dalle schede regionali.

- Deve impegnarsi affinché la qualità delle cure migliori costantemente, assicurando competenza clinica, collaborando con altri professionisti per contenere la possibilità di errore medico, garantendo i migliori livelli di sicurezza per pazienti ed operatori, ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili e garantendo gli esiti positivi del servizio erogato.
- Deve progettare e realizzare percorsi assistenziali che: - siano efficaci, efficienti, appropriati dal punto di vista clinico ed organizzativo e coerenti con gli indirizzi della programmazione aziendale, regionale e nazionale; - garantiscano l'equità dell'assistenza, escludendo interessi personali, professionali e dell'Organizzazione; - adattino alla realtà locale documenti di indirizzo clinico assistenziale che favoriscano un approccio multidimensionale, multiprofessionale e interculturale.

Competenze professionali e manageriali, conoscenze scientifiche e attitudini ritenute necessarie all'assolvimento dell'incarico

Consolidata esperienza nella gestione delle patologie chirurgiche ortopediche di maggior frequenza epidemiologica non solo ma anche con riferimento a quelle trattabili in regime di day-surgery ed ambulatoriale;

- Consolidata esperienza nell'ambito della chirurgia ricostruttiva articolare di anca, ginocchio e spalla con protesi articolari impiantate con tecniche tradizionali e a minore invasività;

- Consolidata esperienza nel trattamento della chirurgia di revisione delle protesi articolari di anca e ginocchio in caso di mobilizzazioni settiche, asettiche o di altre complicanze relative agli impianti

- Conoscenze nell'ambito della medicina dello sport e nei trattamenti delle lesioni degli sportivi con riferimento particolare all'arto inferiore

- Capacità di gestione dell'attività ambulatoriale di pre-ricovero chirurgico;

- Conoscenza della metodologia epidemiologica e raccolta dati e in generale dell'attività di ricerca in ambito delle malattie dell'apparato locomotore;

- Attività di aggiornamento in materie attinenti la disciplina (partecipazione a corsi, convegni, seminari, eventuale attività di peer-review, di relatore/correlatore a laureandi/specializzandi, ecc.);

- Conoscenza della gestione degli audit interni nell'ambito del sistema qualità con riferimento alla 'evidence based medicine';

- Capacità di promuovere il corretto utilizzo delle apparecchiature specialistiche di pertinenza;

Accanto alle competenze proprie dei pubblici dipendenti, le competenze del Direttore della Struttura Complessa di Ortopedia e Traumatologia sono di tipo professionale, organizzativo e relazionale.

Lo svolgimento dell'incarico di Direttore della SC Ortopedia e Traumatologia è caratterizzato, oltre che delle competenze distintive sopra descritte, dalle seguenti competenze generali:

COMPETENZE PROFESSIONALI

- conoscenza e capacità di applicare gli specifici aspetti normativi relativi alla gestione della SC affidata;
- conoscenza e capacità di applicare la programmazione nazionale e regionale relativa alla gestione della SC affidata;
- conoscenza e capacità di governare i principali fattori organizzativi che influenzano la gestione della SC affidata, applicando in modo particolare i principi dell'organizzazione definiti dalla normativa nazionale, regionale e dell'atto aziendale;
- capacità di supportare l'adattamento locale e l'applicazione di documenti di indirizzo clinico-organizzativo basati su prove di efficacia come, per esempio, linee guida, percorsi assistenziali, procedure, protocolli;
- capacità di supportare l'utilizzo delle attrezzature sanitarie, dei farmaci, dei dispositivi medici e degli altri materiali sanitari secondo i principi della valutazione della tecnologia sanitaria;
- capacità di supportare lo svolgimento di attività di valutazione degli esiti ottenuti dalle prestazioni e dai processi assistenziali realizzati come, per esempio, la raccolta di indicatori clinici, lo svolgimento di audit clinico, il confronto con altre strutture;
- capacità di supportare le attività di miglioramento finalizzate al rispetto dei requisiti minimi di autorizzazione e di accreditamento istituzionale all'esercizio della struttura di competenza.

Lo svolgimento dell'incarico di Direttore della SC di Ortopedia e Traumatologia è caratterizzato dalle seguenti competenze organizzative:

COMPETENZE ORGANIZZATIVE:

- capacità di contribuire a definire e sostenere in prima persona la missione, la visione, i valori di riferimento e le strategie della SC affidata nell'ambito, del Dipartimento di appartenenza;
- capacità di identificare e promuovere attivamente i cambiamenti professionali, organizzativi e relazionali necessari alla realizzazione della missione, della visione, dei valori di riferimento e delle strategie della SC affidata;
- capacità di rappresentare la SC affidata nei rapporti, con il Dipartimento di appartenenza, con le altre strutture organizzative e gli altri dipartimenti aziendali;
- capacità di definire e mantenere aggiornato un documento che descriva le strategie della SC affidata, le funzioni da garantire, i profili di ruolo, gli incarichi assegnati, i livelli di responsabilità e le principali modalità operative adottate in accordo con il direttore del Dipartimento di appartenenza e coinvolgendo i propri collaboratori;
- capacità di svolgere tutti gli adempimenti di competenza previsti dal Sistema aziendale di gestione per la sicurezza dei lavoratori;
- capacità di predisporre attività di affiancamento/addestramento per favorire l'inserimento del personale di nuova acquisizione nella SC;
- capacità di gestire il proprio orario di lavoro e quello del personale affidato alla SC, nel rispetto delle indicazioni normative, contrattuali e aziendali (per esempio, turni, ferie, riposi, straordinari, permessi, pronta disponibilità, part time, ecc.);
- capacità di distribuire in modo equilibrato i carichi di lavoro tra tutto il personale affidato alla SC, coerentemente con i profili di ruolo e favorendo la responsabilizzazione, il lavoro di gruppo e la collaborazione con la altre strutture organizzative aziendali;
- capacità di collaborare con il direttore del Dipartimento di appartenenza nell'analisi dei fabbisogni formativi e nella realizzazione dei programmi per la formazione continua del personale affidato alla SC;
- capacità di svolgere le attività relative ai procedimenti disciplinari nei confronti del personale affidato alla SC, nel rispetto delle indicazioni normative, contrattuali e delle procedure aziendali;
- capacità di gestire le fasi della valutazione del personale assegnato in coerenza alla disciplina applicata in azienda;

- capacità di svolgere tutti gli adempimenti di competenza previsti dalle procedure aziendali per la gestione delle informazioni (per esempio, rispetto della privacy, nomina degli incaricati al trattamento, utilizzo delle procedure informatiche per la registrazione dei dati clinico-assistenziali e tecnico-amministrativi, codifiche, flussi informativi, ecc.).

Lo svolgimento dell'incarico di Direttore della SC di Ortopedia e Traumatologia è caratterizzato dalle seguenti capacità relazionali:

CAPACITA' RELAZIONALI:

- capacità di sviluppare le eventuali e opportune interfacce collaborative e funzionali tra la SC affidata e le altre componenti del Servizio Sanitario Regionale (per esempio, altre strutture del Dipartimento di appartenenza, altre strutture aziendali, medici di medicina generale e pediatri di libera scelta, specialisti ambulatoriali interni, medici di continuità assistenziale, strutture accreditate ambulatoriali, residenziali e ospedaliere, farmacie territoriali, ecc.);
- capacità di sviluppare collegamenti e cooperazioni scientifiche e professionali con altre organizzazioni nazionali e internazionali, finalizzati a sviluppare attività di consultazione reciproca, di confronto, di revisione tra pari e di miglioramento continuo.
- capacità di garantire una costante attività di informazione e coinvolgimento del personale affidato alla SC sui documenti di pianificazione e programmazione, sui documenti di indirizzo assistenziale e organizzativo, sui profili di ruolo, sugli indicatori di efficienza e di efficacia, sui principali eventi della vita aziendale;
- capacità di stimolare il personale affidato alla SC al processo di miglioramento continuo delle tre dimensioni della qualità: professionale organizzativa e relazionale;

MODALITÀ E TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA.

La domanda di partecipazione al concorso dovrà essere prodotta **esclusivamente** tramite procedura telematica presente sul sito https://asuits.iscrizioneconcorsi.it/

La procedura informatica per la presentazione delle domande sarà attiva a partire dal giorno di pubblicazione sul sito aziendale, del presente bando, e verrà automaticamente **disattivata alle ore 23:59:59 del giorno di scadenza.** Pertanto, dopo tale termine, non sarà più possibile:

- inviare la domanda di partecipazione,
- produrre altri titoli o documenti a corredo della domanda,
- effettuare rettifiche o aggiunte.

Il termine di cui sopra è perentorio.

Saranno esclusi dalla procedura i candidati le cui domande non siano state inviate secondo modalità, tempi nonché carenti negli elementi obbligatori indicati nel presente bando.

La compilazione della domanda potrà essere effettuata 24 ore su 24 (salvo momentanee interruzioni per manutenzione del sito) da computer collegato alla rete internet e dotato di un browser di navigazione aggiornato tra quelli di maggiore diffusione (Chrome, Explorer, Firefox, Safari) che supporti ed abbia abilitati JavaScript e Cookie. La compatibilità con i dispositivi mobili (smartphone, tablet) non è garantita. Si consiglia di effettuare la registrazione e la compilazione per tempo onde evitare un sovraccarico del sistema per il quale ASUGI non si assume nessuna responsabilità.

La e-mail fornita dal candidato in sede di registrazione sarà utilizzata dall'Ente anche per successive comunicazioni riguardanti la procedura concorsuale stessa.

Tutte le informazioni (requisiti specifici di ammissione, titoli di carriera ed esperienze professionali, formative, ecc..) dovranno essere indicate in modo preciso ed esaustivo in quanto si tratta di dati sui quali verrà effettuata la verifica del possesso dei requisiti per la partecipazione al concorso, degli eventuali titoli di preferenza e/o di riserva

dei posti, nonché la valutazione dei titoli. Si tratta di una dichiarazione resa sotto la propria responsabilità ed ai sensi del D.P.R. 28.12.2000, n. 445 s.m.i..
I rapporti di lavoro/attività professionali in corso possono essere autocertificati fino alla data in cui viene inviata la domanda (quindi nel campo corrispondente alla data di fine rapporto il candidato deve inserire la data di invio della domanda, anche se il rapporto di lavoro proseguirà oltre a tale data).

Le pubblicazioni devono essere consegnate alla Commissione il giorno del colloquio.
Verranno valutate le pubblicazioni consegnate e preventivamente elencate con tutti gli estremi nella domanda di partecipazione online. Ai sensi della normativa vigente non verranno valutate pubblicazioni dichiarate nella domanda ma non consegnate. Le stesse devono essere presentate su CD o chiavetta USB in formato PDF.

Per quanto riguarda "***Il certificato attestante la tipologia qualitativa e quantitativa delle prestazioni effettuate dal candidato, misurabile in termini di volume e complessità deve essere sottoscritto dal Direttore Sanitario della propria Azienda, sulla base delle attestazioni del Direttore del Dipartimento o Unità Operativa di appartenenza"*** e ***"Il certificato relativo alla tipologia delle Istituzioni in cui sono allocate le strutture presso le quali ha svolto l'attività e la tipologia delle prestazioni erogate dalle strutture medesime"*** essi vanno caricati nelle rispettive apposite sezioni. Qualora di dimensioni superiori al massimo consentito, le stesse devono essere presentate alla Commissione con le modalità sopra previste per le pubblicazioni oltreché obbligatoriamente citate nel modulo online con gli estremi richiesti.

L'ammissione al concorso è gravata da una tassa obbligatoria di € 10,33 in nessun caso rimborsabile. Il mancato pagamento comporta l'esclusione dalla procedura concorsuale.
Alla domanda pertanto, dovrà essere allegata la relativa quietanza, il pagamento potrà avvenire in uno dei seguenti modi:

- **pagamento diretto presso l'Ufficio Cassa dell'Azienda sito in via del Farneto 3, 34142 Trieste;**
- **conto corrente bancario: IBAN: IT 11 H 02008 02230 000105830922 intestato all'Azienda Sanitaria Universitari Giuliano Isontina, indicando nella causale la procedura di cui trattasi.**

Le istruzioni operative per la compilazione della domanda on line e le modalità con cui allegare i documenti sono riportate in calce al presente bando e ne formano parte integrante.

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

I dati personali forniti dal candidato saranno trattati da ASUGI ai sensi del D.Lgs. 30.06.2003, n. 196 e D.Lgs. 101/2018 per le finalità di gestione del concorso.

Il conferimento di tali dati è obbligatorio ai fini della valutazione dei requisiti di partecipazione.

Le medesime informazioni potranno essere utilizzate unicamente per le finalità concorsuali.

I dati forniti potranno essere messi a disposizione di coloro che dimostrando un interesse attuale e concreto nei confronti della procedura, ne facciano espressa richiesta ai sensi dell'art. 22 della L. 241/90 s.m.i..

L'interessato ha diritto, ai sensi del D.Lgs 101/2018, di conoscere i dati che lo riguardano, di chiederne l'aggiornamento, la rettifica, il completamento, la cancellazione o il blocco in caso di violazione di legge, nonché il diritto di opporsi al loro trattamento per motivi legittimi, nel rispetto tuttavia dei termini perentori previsti per la procedura di cui trattasi. I dati conferiti saranno oggetto di trattamento da parte dei competenti uffici con modalità sia manuale che informatizzata e che il titolare del trattamento è l'Azienda Sanitaria Universitaria "Giuliano Isontina (ASUGI).

COMMISSIONE ESAMINATRICE

La Commissione esaminatrice di cui all'art. 15, c. 7 bis, lett. a, D.Lgs. n. 502/92, sarà composta dal Direttore Sanitario dell'Azienda e da tre Direttori di Struttura Complessa, aventi medesimo profilo professionale e disciplina

riguardanti la presente selezione, sorteggiati dall'apposito elenco nominativo nazionale, costituito dall'insieme dei Direttori di Struttura Complessa appartenenti ai ruoli del SSN.
Le operazioni verranno svolte dalla Commissione di sorteggio che sarà costituita secondo le modalità e i criteri definiti dall'art. 10 delle "Direttive Regionali". Quest'ultima procederà all'estrazione, in forma pubblica, di tre componenti titolari nonché di altrettanti supplenti e riserve, il primo giorno lavorativo successivo alla scadenza del presente bando, alle ore 9.30, presso l'Ufficio Concorsi, sito al V piano della sede aziendale di via del Farneto n. 3 a Trieste.
La Commissione d'esame verrà quindi nominata con delibera del Direttore Generale, che individuerà anche un funzionario amministrativo di qualifica non inferiore alla categoria D, il quale svolgerà le funzioni di segretario. Le funzioni di Presidente verranno svolte da uno dei tre componenti estratti, eletto dalla Commissione stessa in sede di prima convocazione.

CONVOCAZIONE DEI CANDIDATI

I candidati ammessi, in relazione al loro numero, saranno convocati al colloquio, con almeno 15 gg. di preavviso, a mezzo raccomandata A/R o PEC (se indicata in fase di registrazione) ovvero tramite pubblicazione su Gazzetta Ufficiale.

COMPITI DELLA COMMISSIONE

La Commissione effettua la valutazione dei candidati assegnando i relativi punteggi.
All'atto del primo insediamento, preso atto del "profilo professionale" del dirigente da incaricare delineato nel presente avviso, definirà i criteri di valutazione, nel rispetto di quanto previsto in merito dall'art. 13 delle "Direttive Regionali" e dai punteggi definiti dal presente bando.
La valutazione dei titoli verrà effettuata prima dell'inizio del colloquio solo per i candidati presenti all'appello ed il risultato di tale valutazione sarà reso noto agli interessati prima dell'effettuazione della prova.
Immediatamente prima del colloquio la commissione in alternativa:
a) predetermina il/i quesito/i sul/i quale/i verranno ascoltati e valutati tutti i candidati;
b) predetermina i quesiti da porre ai candidati mediante estrazione a sorte.
Nell'ipotesi di cui alla lettera a) i candidati vengono riuniti in apposito locale e durante l'espletamento dei colloqui non potranno comunicare tra di loro.
Nell'ipotesi di cui alla lettera b) il colloquio si svolgerà in un'aula aperta al pubblico.
In entrambi i casi i candidati, nell'ordine stabilito dalla commissione, vengono chiamati singolarmente previa identificazione ed esibizione di idoneo e valido documento di riconoscimento.
Al termine dell'espletamento del colloquio la Commissione formerà l'elenco dei candidati esaminati, con l'indicazione del punteggio riportato dal singolo candidato, che sarà affisso nella sede della selezione.
Il punteggio finale attribuito al singolo candidato è determinato sommando il punteggio conseguito nella valutazione del curriculum al punteggio riportato nel colloquio.
A conclusione della procedura selettiva la Commissione predisporrà la terna di candidati idonei formata sulla base dei migliori punteggi attribuiti, da presentare al Direttore Generale per il conferimento dell'incarico.
Di ogni seduta nonché operazione della commissione, il segretario redige processo verbale dal quale devono risultare descritte tutte le fasi della selezione.

CRITERI GENERALI DI VALUTAZIONE

La Commissione, preso atto del profilo professionale del dirigente da incaricare definisce all'atto del primo insediamento, i criteri di valutazione dei titoli dichiarati/documentati dai concorrenti e del colloquio.

Gli ambiti di valutazione sono articolati, in via principale, nelle seguenti macroaree:
a) curriculum;
b) colloquio.
per la cui valutazione sono disponibili complessivamente 100 punti, ripartiti come successivamente indicato. La Commissione effettua la valutazione dei candidati assegnando il relativo punteggio, tenendo conto dell'aderenza del profilo del candidato a quello preliminarmente delineato dall'Azienda nel presente bando.

VALUTAZIONE DEL CURRICULUM

L'analisi comparativa dei curricula, cui vengono complessivamente attribuiti 40 punti e ferma restando l'attinenza e rilevanza rispetto al fabbisogno definito, avverrà sulla base delle definizioni di cui all'art.8 cc. 3 e 4, del DPR 484/97, in relazione ai seguenti elementi:

- **Esperienze professionali: massimo punti 30**.
  - la posizione funzionale del candidato nelle strutture e delle sue competenze con indicazione di eventuali ambiti di autonomia professionale con funzioni di direzione e ruoli di responsabilità rivestiti, massimo punti **20**;
  - la tipologia delle istituzioni in cui sono allocate le strutture presso le quali il candidato ha svolto la sua attività e la tipologia delle prestazioni erogate dalle stesse, massimo punti **2**
  - nonché la tipologia qualitativa e quantitativa delle prestazioni effettuate dal candidato, misurabile in termini di volume e complessità, massimo punti **8**.

- **Attività formativa, di studio, di ricerca, didattica e produzione scientifica: massimo punti 10.**

In questa categoria verranno valutati:
  - la partecipazione a corsi, congressi, convegni e seminari in qualità di docente/relatore - riferita agliultimi 5 anni;
  - la partecipazione a corsi, congressi, convegni in qualità di uditore - riferita agli ultimi 5 anni;
  - i soggiorni di studio o di addestramento professionale per attività attinenti alla disciplina in rilevanti strutture italiane o estere, di durata non inferiore a tre mesi, con esclusione dei periodi di tirocinio obbligatorio - riferita agli ultimi 5 anni;
  - l'attività didattica presso corsi di studio per il conseguimento di laurea o di specializzazione ovvero presso scuole per la formazione di personale sanitario - riferita agli ultimi 5 anni;
  - l'attività di ricerca svolta - riferita agli ultimi 5 anni;
  - la produzione scientifica attinente pubblicata su riviste nazionali ed internazionali – riferita agli ultimi 10anni.

FINALITA' E VALUTAZIONE DEL COLLOQUIO

Il colloquio, cui sono attribuiti complessivamente 60 punti, è finalizzato a verificare le capacità professionali del candidato nella specifica disciplina con riferimento anche alle esperienze professionali maturate e documentate nel curriculum nonché ad accertare le capacità gestionali, organizzative e di direzione con riferimento all'incarico da assumere. Il colloquio si intende superato raggiungendo un punteggio uguale o superiore a 42/60.

Nell'ambito del colloquio verranno valutate:

- Le capacità professionali nella specifica disciplina con riferimento anche alle esperienze professionali documentate, rispondenti al profilo professionale determinato dall'Azienda;
- Le capacità gestionali, organizzative, di direzione con riferimento alle caratteristiche dell'incarico da svolgere, rispondenti al profilo professionale determinato.

La Commissione, nell'attribuzione dei punteggi terrà conto della chiarezza espositiva, della correttezza delle risposte, dell'uso di linguaggio scientifico appropriato, della capacità di collegamento con altre patologie o discipline o specialità per la miglior risoluzione dei quesiti anche dal punto di vista dell'efficacia e dell'economicità degli interventi.

Il colloquio è altresì diretto a testare la visione e l'originalità delle proposte sull'organizzazione della struttura complessa, nonché l'attitudine all'innovazione ai fini del miglioramento dell'organizzazione e della soddisfazione degli stakeholders della struttura stessa.

Al termine del colloquio la Commissione formula la terna dei candidati idonei.

I verbali della Commissione, unitamente a tutti gli atti della selezione, sono trasmessi al Direttore Generale per la successiva individuazione del candidato cui attribuire l'incarico.

CONFERIMENTO DELL'INCARICO

Ai sensi dell'art. 15 comma 7-bis del D.Lgs. 502/92, conclusa la fase di selezione, la Commissione trasmette tutti gli atti della selezione al Direttore Generale, con provvedimento motivato, individua il candidato da nominare nell'ambito della terna predisposta dalla commissione.
Qualora la nomina non coincidesse con il candidato con il miglior punteggio, il Direttore Generale deve motivare analiticamente la scelta effettuata.
L'incarico avrà la durata di cinque anni salvo rescissione anticipata motivata o risoluzione per inadempienza. La nomina verrà perfezionata mediante stipula del contratto individuale, riguardante gli aspetti giuridici ed economici dello specifico rapporto di lavoro, redatto nel rispetto delle disposizioni contenute nei Contratti, Nazionali ed Aziendali, vigenti all'atto del conferimento.
A tal fine, il candidato verrà invitato a confermare l'accettazione dell'incarico ed a produrre l'eventuale documentazione relativa a dichiarazioni sostitutive rese ai sensi del D.P.R. 445/00, entro il termine di 30 giorni dalla comunicazione formale di conferimento. Scaduto inutilmente il termine assegnato per la presentazione della documentazione richiesta, l'Azienda comunica di non dar luogo alla stipula del contratto.
L'incarico di direttore di struttura complessa è soggetto a conferma al termine di un periodo di prova di sei mesi, prorogabile di altri sei.
L'attribuzione dell'incarico è comunque subordinata alla condizione che, al momento della stipula del contratto, il vincitore non si trovi in nessuna delle situazioni di incompatibilità, inconferibilità o potenziale conflitto di interessi ai sensi dalla normativa vigente. A tal fine, il vincitore dovrà sottoscrivere un'apposita dichiarazione con la quale certifichi di non trovarsi in alcuna situazione di inconferibilità o potenziale conflitto di interessi.
L'incarico dà titolo a specifico trattamento economico, così come previsto dal vigente C.C.N.L. della Dirigenza Medica e Veterinaria o Sanitaria, dagli Accordi Aziendali, e da quanto stabilito dal contratto individuale di lavoro.

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO E TERMINI DI CONCLUSIONE

Il Responsabile del procedimento è individuato nella dott.ssa Cristina Turco, Direttore della SC Gestione del Personale.

La procedura sarà conclusa entro 12 mesi dalla pubblicazione del bando sulla Gazzetta Ufficiale, salvo intervento di disposizioni o normative ostative regionali o nazionali, o di altri eventi indipendenti dalla volontà dell'Azienda.
L'accesso alla documentazione attinente ai lavori della Commissione esaminatrice è possibile alla conclusione della procedura.

PUBBLICITA' E TRASPARENZA

In applicazione di quanto previsto dall'art 15, c. 7 bis, lettere b) e d), D. Lgs. 502/92 e dalle specifiche norme in materia di pubblicità e trasparenza introdotte dal D. Lgs. 14 marzo 2013, n, 33, l'Azienda renderà disponibili sul proprio sito istituzionale www.asugi.sanita.fvg.it, gli atti e la documentazione relativa al presente procedimento per i quali è prevista la pubblicazione obbligatoria, ivi compresi i curricula dei candidati presenti al colloquio.
Il vincitore dell'incarico sarà altresì soggetto agli obblighi di pubblicità previsti per i titolari di Struttura Complessa dalle normative vigenti.

NORME FINALI

L'ASUGI si riserva la facoltà di modificare, sospendere, revocare, prorogare la procedura per ragioni di pubblico interesse o di non darvi corso, in tutto o in parte, a seguito di sopravvenuti vincoli legislativi e/o finanziari ovvero della variazione delle esigenze organizzative, senza che per i concorrenti insorga alcuna pretesa o diritto.

Per quanto non espressamente previsto dal presente bando, valgono le norme vigenti in materia.

La presentazione della domanda comporta l'accettazione incondizionata delle norme contenute nel presente bando.

IL DIRETTORE GENERALE:
dott. Antonio Poggiana

ISTRUZIONI OPERATIVE
PER LA COMPILAZIONE E INVIO ON LINE DELLA DOMANDA DI PARTECIPAZIONE ALLA SELEZIONE

PER PARTECIPARE ALLA SELEZIONE E' NECESSARIO EFFETTUARE OBBLIGATORIAMENTE L'ISCRIZIONE ONLINE SUL SITO https://asuits.iscrizioneconcorsi.it/

L'UTILIZZO DI MODALITÀ' DIVERSE D'ISCRIZIONE COMPORTERÀ' L'ESCLUSIONE DEL CANDIDATO DALLA SELEZIONE

1: REGISTRAZIONE NEL SITO AZIENDALE

Per procedere alla compilazione e invio della domanda è necessario:

- Collegarsi al sito: **https://asuits.iscrizioneconcorsi.it/**.
- Cliccare su "**pagina di registrazione**" ed inserire i dati richiesti.

  Fare attenzione al corretto inserimento della e-mail (non PEC, non indirizzi generici o condivisi, ma e-mail personale) perché a seguito di questa operazione il programma invierà una e-mail al candidato con le credenziali provvisorie (Username e Password) di accesso al sistema di iscrizione ai concorsi on-line (attenzione **l'invio non è immediato quindi registrarsi per tempo**).
- Collegarsi, una volta ricevuta la e-mail, al link indicato nella stessa per modificare la password provvisoria con una password segreta e definitiva a vostra scelta che dovrà essere conservata per gli accessi successivi al primo, attendere poi qualche secondo per essere automaticamente reindirizzati.

2: ISCRIZIONE ON LINE ALLA SELEZIONE PUBBLICA

- Dopo aver inserito username e password definitiva selezionare la voce di menù "***Concorsi***", per accedere alla schermata dei concorsi disponibili.
- Cliccare l'icona "***Iscriviti***" corrispondente al concorso/avviso al quale intende partecipare**.**
- Il candidato accede alla schermata di inserimento della domanda, dove deve dichiarare il possesso dei requisiti generali e specifici richiesti per l'ammissione al concorso.
- Si inizia dalla scheda "***Anagrafica***", che deve essere compilata in tutte le sue parti. Alla scheda anagrafica va allegata la scansione del documento di identità, cliccando il tasto "*aggiungi documento*" (dimensione massima 1 mb).
- Per iniziare cliccare il tasto "***Compila***" ed al termine dell'inserimento, confermare cliccando il tasto in basso "***Salva***".

  Proseguire con la compilazione delle ulteriori pagine di cui si compone il format, il cui elenco è disposto sul lato sinistro dello schermo, e che via via che vengono compilate, risultano spuntate in verde, con riportato a lato il numero delle dichiarazioni rese. Le pagine possono essere compilate in più momenti, in quanto è possibile accedere a quanto caricato ed aggiungere/correggere/cancellare i dati, fino a quando non si conclude la compilazione cliccando su "**Conferma ed invio**".

- ATTENZIONE per i documenti da allegare effettuare la scannerizzazione e l'upload cliccando il tasto **"Aggiungi allegato"**, ponendo attenzione alla dimensione massima richiesta nel format.

Consigliamo la lettura degli ultimi capitoli del manuale di istruzioni (disponibile nelle sezioni di sinistra delle pagine web del sito) per eventuali indicazioni riguardo la modalità di unione di più files in un file unico di più pagine, la conversione in formato pdf e la riduzione in dimensioni.

- Terminata la compilazione di tutte le sezioni, cliccare su **"Conferma ed invio".** Dopo avere reso le dichiarazioni finali e confermato sarà possibile stampare la domanda definitiva (priva della scritta facsimile) tramite la funzione **"Stampa domanda"**.

- ATTENZIONE: a seguito della conferma, la domanda risulterà bloccata e sarà inibita qualsiasi altra modifica e integrazione, prestare quindi attenzione. Il candidato deve obbligatoriamente procedere allo scarico della domanda**, alla sua firma,** alla scannerizzazione e successivo **upload** cliccando il tasto **"Allega la domanda firmata"**. Non saranno valutate le eventuali aggiunte manoscritte.

- Solo al termine di quest'ultima operazione comparirà il tasto **"Invia l'iscrizione"** che va cliccato per inviare definitivamente la domanda. Il candidato riceverà una e-mail di conferma iscrizione con allegata la copia della domanda.

Il mancato inoltro informatico della domanda firmata, determina l'automatica esclusione del candidato dal concorso di cui trattasi.

Con riferimento alle domande sottoscritte in forma autografa, verranno presi in considerazione unicamente i dati risultanti dalla domanda sottoscritta e scansionata. L'Amministrazione non si assume alcuna responsabilità in caso di difformità tra i dati compilati on line e quelli risultanti dalla domanda sottoscritta. AL PARI L'AMMINISTRAZIONE NON TERRÀ CONTO DI EVENTUALI MODIFICHE APPORTATE A MANO ALLA DOMANDA SOTTOSCRITTA. NEL CASO SI RENDANO NECESSARIE MODIFICHE QUESTE POTRANNO ESSERE EFFETTUATE SOLTANTO MEDIANTE LA COMPILAZIONE E L'INVIO DI UNA NUOVA DOMANDA.

Non verranno prese in considerazione eventuali documentazioni/integrazioni inviate con modalità diversa da quelle previste dal presente bando (anche se inviate tramite raccomandata o tramite PEC).

Il mancato rispetto, da parte dei candidati, dei termini e delle modalità sopra indicate per la presentazione delle domande comporterà la non ammissibilità al concorso.

3: ASSISTENZA

Le richieste di assistenza possono essere avanzate tramite l'apposita funzione disponibile alla voce di menù**"Richiedi assistenza"** sempre presente nella sezione a sinistra della pagina web. Le richieste di assistenza verranno evase entro 5 giorni lavorativi dalla richiesta e non potranno essere soddisfatte nei 3 giorni antecedenti la data di scadenza del bando.
Si suggerisce di **leggere attentamente il MANUALE ISTRUZIONI** per l'uso della procedura, di cui sopra, e disponibile nel pannello di sinistra delle varie pagine di cui si compone il sito web e nella home page.

4: PROCEDURA DI EVENTUALE INTEGRAZIONE DI ULTERIORI TITOLI E DOCUMENTI ALLA DOMANDA DI PARTECIPAZIONE AL CONCORSO

Dopo l'invio on-line della domanda, prima della scadenza del bando, **è possibile riaprire la domanda inviata** per la produzione di ulteriori titoli o documenti ad integrazione della stessa, tramite la funzione "**Annulla domanda"**.

NOTA BENE: si fa presente che la riapertura della domanda per la produzione di ulteriori titoli e documenti **comporta l'annullamento della domanda precedentemente redatta on-line**, con conseguente perdita di validità della ricevuta di avvenuta compilazione.

Quindi tale procedura prevede la **ripresentazione integrale della domanda di iscrizione on-line** da parte del candidato utilizzando la stessa modalità prevista al paragrafo 2) "ISCRIZIONE ON LINE ALLA SELEZIONE PUBBLICA".

22_2_3_CNC_CENTRO CRO GRAD 1 DM SOC CHIRURGIA ONCOLOGICA GENERALE_003

Centro di Riferimento Oncologico - CRO - Aviano (PN) - Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico

Graduatoria del concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di un posto di dirigente medico chirurgo presso la Struttura operativa complessa Chirurgia Oncologica Generale con indirizzo su sarcomi, tumori rari e multi-viscerali (disciplina: chirurgia generale) a tempo indeterminato (scadenza Bando: 22 agosto 2021).

Con deliberazione del Direttore Generale n. 495 del 03.12.2021 sono state approvate le graduatorie dei candidati, risultati idonei al concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di un posto di dirigente medico presso la Struttura Operativa Complessa Chirurgia Oncologica Generale con Indirizzo su Sarcomi, Tumori Rari e Multi-viscerali (disciplina: chirurgia generale) a tempo indeterminato, graduatoria che viene di seguito riportata:

GRADUATORIA FINALE

POLLESEL Sara	78,630
DOLCET Annalisa	69,330

GRADUATORIA SPECIALIZZANDI

ZUCCA Annalisa	77,526
BROLLO Pierpaolo	71,263
TERRANOVA Susanna	65,940

Aviano, 23 dicembre 2021

IL DIRETTORE SOC "LEGALE, AFFARI GENERALI E GESTIONE RISORSE UMANE":
dr.ssa Lorena Basso

22_2_3_CNC_CENTRO CRO GRAD 2 DM SOC ANESTESIA E RIANIMAZIONE_004

Centro di Riferimento Oncologico - CRO - Aviano (PN) - Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico

Graduatoria del concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di due posti di dirigente medico presso la Struttura operativa complessa anestesia e rianimazione (disciplina: anestesia e rianimazione) a tempo indeterminato (scadenza Bando: 26 novembre 2020).

Con deliberazione del Direttore Generale n. 304 del 28.08.2021 sono state approvate le graduatorie dei candidati, risultati idonei al concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di due posti di dirigente medico presso la Struttura Operativa Complessa Anestesia e Rianimazione (disciplina: anestesia e rianimazione) a tempo indeterminato, graduatoria che viene di seguito riportata:

GRADUATORIA FINALE

NADALINI Elisa	87,830

GRADUATORIA SPECIALIZZANDI

ADAMI Alessandro	70,270
PICCOLI Vincenzo	69,020

Aviano, 23 dicembre 2021

IL DIRETTORE S.O.C. "LEGALE, AFFARI GENERALI
E GESTIONE RISORSE UMANE":
dr.ssa Lorena Basso

BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PARTE I-II-III (FASCICOLO UNICO)

DIREZIONE E REDAZIONE (pubblicazione atti nel B.U.R.)

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PRESIDENZA DELLA REGIONE
SEGRETARIATO GENERALE - SERVIZIO AFFARI DELLA PRESIDENZA E DELLA GIUNTA
Piazza dell'Unità d'Italia 1 - 34121 Trieste
Tel. +39 040 377.3607
Fax +39 040 377.3554
e-mail: ufficio.bur@regione.fvg.it

AMMINISTRAZIONE (spese di pubblicazione atti nella parte terza del B.U.R. e fascicoli)

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE PATRIMONIO, DEMANIO, SERVIZI GENERALI E SISTEMI INFORMATIVI - SERVIZIO LOGISTICA, PROTOCOLLO, VIGILANZA COOPERATIVE E SERVIZI GENERALI
Corso Cavour 1 - 34132 Trieste
Tel. +39 040 377.2016
Fax +39 040 377.2383
e-mail: logistica@regione.fvg.it
logistica@certregione.fvg.it

PREZZI E CONDIZIONI in vigore dal 1° gennaio 2010
(ai sensi della delibera G.R. n. 2840 dd. 17 dicembre 2009)

INSERZIONI NELLA PARTE TERZA DEL B.U.R.

Si precisa che ai sensi della normativa vigente per le pubblicazioni del B.U.R.:

- gli atti destinati alla pubblicazione che pervengono alla Redazione del B.U.R. entro le ore 16.00 del lunedì, sono pubblicati il secondo mercoledì successivo;
- i testi degli atti da pubblicare devono pervenire alla Redazione tramite il servizio telematico che è disponibile attraverso accesso riservato ad apposita sezione del portale internet della Regione. L'inoltro dei documenti via mail o in forma cartacea è ammesso solo in caso di motivata impossibilità organizzativa o tecnica di trasmissione;
- la pubblicazione degli atti, QUALORA OBBLIGATORIA ai sensi della normativa vigente, È EFFETTUATA SENZA ONERI per i richiedenti, anche se privati (art. 11, comma 31, della L.R. 11 agosto 2011, n. 11). In tal caso nella richiesta di pubblicazione deve essere indicata la norma che la rende obbligatoria;
- la procedura telematica consente, ove la pubblicazione NON SIA OBBLIGATORIA ai sensi della normativa vigente, di determinare direttamente il costo della pubblicazione che il richiedente è tenuto ad effettuare in via posticipata.; l'inoltro del documento via mail o in forma cartacea - ammesso solo in caso di motivata impossibilità organizzativa o tecnica dei soggetti estensori – comporta l'applicazione di specifiche tariffe più sotto dettagliate;
- **gli atti da pubblicare, qualora soggetti all'imposta di bollo, devono essere trasmessi anche nella forma cartacea in conformità alla relativa disciplina;**
- Il calcolo della spesa di pubblicazione è determinato in base al numero complessivo dei caratteri, spazi, simboli di interlinea, ecc. che compongono il testo ed eventuali tabelle da pubblicare. Il relativo conteggio è rilevabile tramite apposita funzione nel programma MS Word nonché direttamente dal modulo predisposto nella sezione dedicata nel portale della Regione (fatti salvi la diversa tariffa ed il relativo calcolo previsto per le tabelle e tipologie di documento prodotte in un formato diverso da MS Word);
- a comprova, dovrà essere inviata la copia della ricevuta quietanzata alla Direzione centrale autonomie locali, sicurezza e politiche dell'immigrazione - Servizio logistica, e servizi generali - Ufficio amministrazione BUR - Corso Cavour, 1 - 34132 Trieste – FAX n. +39 040 377.2383 – utilizzando il modulo stampabile dal previsto link a conclusione della procedura di trasmissione della richiesta di pubblicazione eseguita tramite il portale internet della Regione.

Le tariffe unitarie riferite a testi e tabelle **PRODOTTI IN FORMATO MS WORD** sono applicate secondo le seguenti modalità:

TIPO TARIFFA	MODALITÀ TRASMISSIONE TESTO	TIPO PUBBLICAZIONE	TARIFFA UNITARIA PER CARATTERE, SPAZI, ECC.
A)	Area riservata PORTALE	NON OBBLIGATORIA	€ 0,05
B)	Via e-mail a Redazione BUR	NON OBBLIGATORIA	€ 0,08
C)	Cartaceo (inoltro postale/fax)	NON OBBLIGATORIA	€ 0,15

- Il costo per la pubblicazione di tabelle e tipologie di documenti **PRODOTTI IN FORMATO DIVERSO DA MS WORD** sarà computato forfetariamente con riferimento alle succitate modalità di trasmissione e tipo di pubblicazione. Nella fattispecie, le sottoriportate tariffe saranno applicate per ogni foglio di formato A/4 anche se le dimensioni delle tabelle, ecc. non dovessero occupare interamente il foglio A/4:

TIPO TARIFFA	MODALITÀ TRASMISSIONE TESTO	TIPO PUBBLICAZIONE	TARIFFA UNITARIA PER FOGLIO A/4 INTERO O PARTE
A/tab)	Area riservata PORTALE	NON OBBLIGATORIA	€ 150,00
B/tab)	Via e-mail a Redazione BUR	NON OBBLIGATORIA	€ 210,00
C/tab	Cartaceo (inoltro postale/fax	NON OBBLIGATORIA	€ 360,00

- **Tutte le sopraindicate tariffe s'intendono I.V.A. esclusa**

FASCICOLI

PREZZO UNITARIO DEL FASCICOLO

- formato CD € 15,00
- formato cartaceo con volume pagine inferiore alle 400 € 20,00
- formato cartaceo con volume pagine superiore alle 400 € 40,00

PREZZO UNITARIO del CD contenente la raccolta di tutti i fascicoli pubblicati in un trimestre solare € 35,00
PREZZO UNITARIO del CD contenente la raccolta di tutti i fascicoli pubblicati in un anno solare € 50,00

PREZZI DELLA FORNITURA DEI PRODOTTI CON DESTINAZIONE ESTERO COSTO AGGIUNTIVO € 15,00

TERMINI PAGAMENTO delle suddette forniture IN FORMA ANTICIPATA
I suddetti prezzi si intendono comprensivi delle spese di spedizione

La fornitura di fascicoli del BUR avverrà previo pagamento ANTICIPATO del corrispettivo prezzo nelle forme in seguito precisate. A comprova dovrà essere inviata al sottoriportato ufficio la copia della ricevuta quietanzata:
DIREZIONE CENTRALE PATRIMONIO, DEMANIO, SERVIZI GENERALI E SISTEMI INFORMATIVI - SERVIZIO LOGISTICA, PROTOCOLLO, VIGILANZA COOPERATIVE E SERVIZI GENERALI - CORSO CAVOUR, 1 - 34132 TRIESTE
FAX N. +39 040 377.2383 E-MAIL: logistica@regione.fvg.it
logistica@certregione.fvg.it

MODALITÀ DI PAGAMENTO

Le spese di pubblicazione degli avvisi, inserzioni, ecc. nella parte terza del B.U.R. e i pagamenti dei fascicoli B.U.R. dovranno essere effettuati mediante:

a) versamento del corrispettivo importo sul conto corrente postale n. **85770709**.

b) bonifico bancario cod. IBAN **IT 56 L 02008 02230 000003152699**

Entrambi i suddetti conti hanno la seguente intestazione:

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Servizio Tesoreria - Trieste

OBBLIGATORIAMENTE dovrà essere indicata la riferita causale del pagamento, così dettagliata:

- per spese pubbl. avvisi, ecc. **CAP/E 708 - INSERZ. BUR (riportare sinteticamente il titolo dell'inserzione)**

- per acquisto fascicoli B.U.R. **CAP/E 709 - ACQUISTO FASCICOLO/I BUR**

Al fine della trasmissione dei dati necessari e della riferita attestazione del pagamento sono predisposti degli appositi moduli scaricabili dal sito Internet:

www.regione.fvg.it -> **bollettino ufficiale**, alle seguenti voci:

- **pubblica sul BUR (utenti registrati)**: *il modulo è stampabile ad inoltro eseguito della richiesta di pubblicazione tramite il portale*
- **acquisto fascicoli**: *modulo in f.to DOC*

DEMETRIO FILIPPO DAMIANI - Direttore responsabile
GIANNI CORTIULA - Responsabile di redazione
iscrizione nel Registro del Tribunale di Trieste n. 818 del 3 luglio 1991

in collaborazione con insiel spa
impaginato con Adobe Indesign CS5®
stampa: DIREZIONE CENTRALE PATRIMONIO, DEMANIO, SERVIZI GENERALI E SISTEMI INFORMATIVI - SERVIZIO LOGISTICA, PROTOCOLLO, VIGILANZA COOPERATIVE E SERVIZI GENERALI - SERVIZIO LOGISTICA, PROTOCOLLO, VIGILANZA COOPERATIVE E SERVIZI GENERALI STRUTTURA STABILE GESTIONE DELLE ATTIVITÀ DI ELABORAZIONE E STAMPA PUBBLICAZIONI INTERNE ED ESTERNE PER L'AMMINISTRAZIONE REGIONALE E PER IL CONSIGLIO REGIONALE NON RIGUARDANTI I LAVORI D'AULA